IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI NADZWYCZAJNEJ DO ROZPATRZENIA PROJEKTÓW USTAW: POSELSKIEGO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM (DRUK NR 48), RZĄDOWEGO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM (DRUK NR 802), POSELSKIEGO PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY – PRAWO O RUCHU DROGOWYM ORAZ USTAWY O KIERUJĄCYCH POJAZDAMI (DRUK NR 803) (NR 1)**

z dnia 15 grudnia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia projektów ustaw: poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 48), rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 802), poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 803) (nr 1)

15 grudnia 2020 r.

Podkomisja nadzwyczajna do rozpatrzenia projektów ustaw: poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 48), rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 802), poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 803), obradująca pod przewodnictwem posła **Jerzego Polaczka (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Infrastruktury i przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– wybór przewodniczącego podkomisji;

– rozpatrzenie:
- **– poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 48),**
- **– rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 802),**
- **– poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 803).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Ślęzak** dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego, **Maciej Wroński** prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", **Bożenna Chlabicz** prezes zarządu Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym, **Janusz Popiel** prezes „Alter Ego" – Stowarzyszenia Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach Drogowych, **Marek Dworak** sekretarz Małopolskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Janusz Jokiel** ekspert w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Jolanta Misiak**, **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Jarosław Lichocki**, **Wojciech Paluch** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Szanowni państwo, panie i panowie posłowie, szanowni goście, otwieram posiedzenie podkomisji nadzwyczajnej do rozpatrzenia: poselskiego projektu ustawy o zmianie

ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 48), rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (druk nr 802), poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 803).

Witam panie i panów posłów, witam pana ministra Webera wraz ze współpracownikami. Witam przedstawicieli Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Witam zaproszonych gości na posiedzeniu Komisji, w szczególności chciałbym powitać przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, Najwyższej Izby Kontroli, Instytutu Transportu Samochodowego oraz partnerów społecznych, którzy są z nami obecni w formule zdalnej.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez panią marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i jest prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów należy wysyłać pod adres e-mail kinf@sejm.gov.pl. Informuję, że nastąpiła zmiana w sposobie zdalnego uczestnictwa w posiedzeniu Komisji. Dotychczasową aplikację Polycom zastąpiła platforma Whereby. Linki z dostępem do wideokonferencji wraz z instrukcją użytkowania zostały wcześniej przesłane posłom oraz zaproszonym gościom przez sekretariat Komisji.

Osoby chętne do udziału w wideokonferencji i zabierania głosu proszę o wdzwanianie się do systemu wideokonferencyjnego. Za jego pośrednictwem możliwe jest także zgłoszenie do zabrania głosu w dyskusji. Widzę na ekranie państwa ekspertów. Tym bardziej jest mi miło.

Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie Komisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej, wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Przystępujemy do sprawdzenia kworum. Głosują członkowie podkomisji. Zwracam się do posłów głosujących zdalnie o zalogowanie się do głosowania, a posłów obecnych na sali proszę o przyłożenie kart do czytników. Jest 6 członków podkomisji obecnych na sali. Proszę – w zależności od tego, czy ktoś jest na miejscu – o przyłożenie kart do czytników i wzięcie udziału w głosowaniu sprawdzającym kworum. A panie i panów posłów, którzy są zdalnie – o głosowanie w trybie zdalnym.

Wszyscy oddali głosy. Proszę o wyświetlenie wyników.

Stuprocentowa obecność. Stwierdzam kworum. Możemy przystąpić do procedowania.

Musimy wybrać przewodniczącego podkomisji. Proszę o zgłaszanie kandydatur. Pan poseł Mariusz Trepka, proszę.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, na przewodniczącego podkomisji zgłaszam posła Jerzego Polaczka.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy są inne kandydatury?

Jeśli nie ma, to uznaję, że podkomisja jednogłośnie wybrała moją skromną osobę na przewodniczącego podkomisji nadzwyczajnej.

Mam jeszcze wniosek, aby wybrać jednego wiceprzewodniczącego. Zaraz powiem, z jakiego – bardzo technicznego – powodu. Jutro z rana mam obowiązki parlamentarne na Śląsku, nadzwyczajne, zlecone mi przez panią marszałek Sejmu. Pan przewodniczący Olszewski zaproponował, aby w przypadku – ewentualnego oczywiście – zakończenia prac nad tym projektem ustawy posiedzenie Komisji Infrastruktury było zwołane na godz. 14.15. Będę przyjeżdżał z Katowic, można powiedzieć, „na styk". Gdybym nie był na początku, to wtedy w moim imieniu wiceprzewodniczący podkomisji przedłożyłby paniom i panom posłom z Komisji Infrastruktury sprawozdanie z dzisiejszych prac.

Proponowałbym pana posła Tomasza Ławniczaka na wiceprzewodniczącego podkomisji.

Poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Tak. Zgadzam się.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są inne propozycje?

Jeśli nie ma, to uznaję, że podkomisja nadzwyczajna wybrała na wiceprzewodniczącego pana posła Tomasza Ławniczaka.

Przystępujemy do rozpatrzenia projektów, jak na początku zasygnalizowałem. Mamy omówione na posiedzeniu Komisji Infrastruktury trzy projekty – dwa poselskie i rządowy – ustaw o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Proponuję, żeby nie powielać tej dyskusji, która miała miejsce w pierwszym czytaniu. Proponowałbym paniom i panom posłom z podkomisji nadzwyczajnej, aby w dalszych pracach wiodącym projektem był projekt rządowy zawarty w druku nr 802. Czy są jakieś inne propozycje?

Jeśli nie ma, to uznaję, że podkomisja nadzwyczajna wybrała jako projekt wiodący, nad którym będziemy procedować, projekt zawarty w druku nr 802.

Oczywiście prosimy w pierwszym rzędzie panie i panów posłów o krótką dyskusję, można powiedzieć generalną, nad tymi zmianami, które w sposób bardzo konkretny, w nowy sposób pozycjonują status pieszego na przejściu i również zawierają zmiany – w projekcie z druku nr 802 – które odnoszą się do kwestii uregulowania prędkości dopuszczalnej pojazdu na terenie zabudowanym w sposób jednolity czy też do kwestii kierowania pojazdem w czasie przejazdu autostradą czy drogą ekspresową w celu zachowania minimalnego odstępu między pojazdami.

Czy są panie i panowie posłowie chętni do zasygnalizowania uwag odnoszących się do projektu z druku nr 802?

Zgłasza się pan poseł Sośnierz z wnioskiem. Proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Pierwsza sprawa – chciałem prosić o dopuszczenie tym razem do naszych obrad czterech przedstawicieli strony społecznej, o których wcześniej wnioskowałem. Jeśli jest zgoda, to prosiłbym o zaproszenie ich do konferencji.

Co do uwag ogólnych, to podkreślam cały czas, żebyśmy zdali sobie sprawę, jak mało wiemy o tym, co próbujemy regulować. Statystyki, które posiadamy, są daleko niewystarczające. Są zbierane w sposób mało wiarygodny na początku postępowań przez policję, która często ma niewiele czasu na to, żeby ustalić to, co naprawdę się wydarzyło. W związku z tym obróbka tych danych później w postaci większych agregatów nie czyni ich bardziej prawdopodobnymi, tylko jeszcze mniej prawdopodobnymi. Dane ostateczne są tylko tyle warte, ile dane wejściowe. Ponieważ dane wejściowe są bardzo niedokładne, wyrywkowe i niepewne, to też cała nasza wiedza jest w tym temacie czysto iluzoryczna.

Przykładem tej niewiedzy jest to, że nadal nie wykonaliśmy całego audytu wszystkich przejść dla pieszych czy jakiejś reprezentatywnej próbki, jedynie mamy raport ze strony GDDKiA, która zarządza znaczną mniejszością tych przejść. Ten raport jest właściwie miażdżący dla samej GDDKiA, która jest chyba najlepszym zarządcą dróg, najbardziej rzetelnym, jeśli chodzi o spełnianie kryteriów, a i tak większość przejść dla pieszych okazuje się mieć istotne mankamenty. W związku z czym takie intuicyjne dla wielu osób przerzucanie winy na kierowców zamiast szukania powodów słabo spadającej liczby wypadków, nie dość satysfakcjonującego spadku, bo generalnie mamy do czynienia z długoterminowym spadkiem, z lekkimi fluktuacjami w ostatnich latach, jest najprawdopodobniej skutkiem zaniedbań infrastrukturalnych.

Zwróćmy uwagę, że jeżeli obserwujemy prawidłowości międzynarodowe, na które często się powołujemy, to jest jedna istotna zależność. W krajach bogatych jest mniej wypadków niż w krajach biednych. To oznacza, że bogactwo jest dużo lepszym prognostykiem liczby wypadków niż jakieś tam przepisy. Bo przepisy są różne w tych krajach, a tendencja jest ewidentna. To znaczy, że powinnyśmy przede wszystkim pozwolić Polakom się dorabiać, zarabiać na to, żeby mieć lepsze samochody, ale też na to, żeby były podatki na budowę lepszych dróg, bo wydaje się, że głównie od tego zależy jakość bezpieczeństwa na drogach w różnych krajach.

Zwracam też uwagę na to, że długookresowe trendy w dziedzinie bezpieczeństwa wykazują się niewielką wrażliwością na zmiany legislacyjne. Jeśli naniesiemy zmiany legislacyjne na wykres dotyczący liczby wypadków w różnych kategoriach czy sumarycznie, to widzimy, że ten wykres jest dość mocno przypadkowy. Po zmianach dotyczących

np. ograniczenia prędkości i tak wzrosła liczba wypadków. Obowiązkowa jazda na światłach – mieliśmy do czynienia ze wzrostem wypadków w kolejnym roku – przez całą dobę, przez cały rok. Wydaje się, że albo nie ma to decydującego znaczenia, albo wręcz może przeszkadzać i wprowadzać zamęt. Kolejne zmiany legislacyjne mogą wprowadzać zamęt.

Długookresowy trend najpierw był wzrostowy – w początkach lat 90. Można zrozumieć, że to zapewne dlatego, że po prostu Polacy wtedy masowo się zmotoryzowali. Stali się bardziej mobilni po latach komuny, kiedy to auto było towarem luksusowym. W latach 90. nastąpił gwałtowny przyrost. Ten przyrost nie był odzwierciedlony w odpowiedniej trosce o infrastrukturę. Infrastruktura nie nadążała za rosnącym ruchem. Stąd rosnąca liczba wypadków. W okolicach 1997 r. nastąpił przełom. Po 1997 r. ta liczba zaczęła spadać. Prawdopodobnie rynek się nasycił, a my zaczęliśmy budować autostrady, zaczęliśmy budować lepsze drogi, zaczęliśmy wymieniać pojazdy na lepsze. Od tego czasu mamy długookresowy trend spadkowy, oczywiście słabnący, jego dynamika słabnie z czasem, ponieważ – wiadomo – nie można osiągnąć poziomu poniżej zera. Im bliżej zera, tym tempo spadku będzie mniejsze.

W związku z tym założenia rządowe, które są prezentowane w raporcie – rok po roku są powtarzane w tym raporcie – jako prosta kreska zmierzająca w dół, są po prostu nierealistyczne. Bo należy zakładać, że wzrost wypadków musi hamować, tak samo jak bezwzględna ich liczba dąży do zera. Można też zauważyć, że w latach dużej emigracji mieliśmy przyśpieszony spadek liczby wypadków. Można zrozumieć, że to nie jakieś zmiany przepisów czy skokowy wzrost umiejętności kierowców to spowodował, tylko prawdopodobnie mniejszy ruch, mniejsze natężenie ruchu wynikające z tego, że wielu Polaków po prostu wyjechało za granicę itd., itd. W związku z tym ustalenie prawdziwych przyczyn niezadowalającego zdaniem polityków tempa spadku liczby wypadków z udziałem pieszych należy poprzedzić gruntownymi badaniami, przede wszystkim przeglądem przejść dla pieszych, przeglądem ich stanu technicznego, nie tylko na drogach zarządzanych przez GDDKiA, ale przede wszystkim w miastach, bo tam mamy do czynienia z drastyczną inflacją przejść dla pieszych. Należy przeliczyć liczbę wypadków na liczbę przejść dla pieszych. Bo to też jest logiczne, że im więcej przejść, to tym więcej musi być wypadków. Gdybyśmy w ogóle nie mieli przejść, to byśmy w ogóle nie mieli wypadków na przejściach. Bardzo logiczne. To, co tak śmieszy posłów Lewicy, bo już widziałem, że to budzi ogromne rozbawienie, zderzenie z twardymi danymi, jak zawsze w przypadku Lewicy, która tego nie potrafi zrozumieć, jest skądinąd oczywiste. Nie można ustrzec się ścisłej zależności między liczbą przejść a liczbą wypadków na przejściach. W związku z tym bez zbadania zasadności tej inflacji przejść dla pieszych… Zresztą to jest cytat z raportu GDDKiA – jak panią to tak śmieszy, to polecam. Oni tam też piszą, że rosnąca liczba przejść dla pieszych prowadzi do ich deprecjacji i do tego, że trudniej zachować odpowiednie standardy dla nich wszystkich.

To tyle tytułem wstępu. Apeluję o rozsądek i o to, żeby nie szukać łatwych rozwiązań tam, gdzie problem jest trudny, i żeby zdać sobie sprawę, jak mało państwo wiecie o tym, co próbujecie regulować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo za ten głos w dyskusji. À propos zaproszonych gości, pan przewodniczący Komisji Infrastruktury ograniczył liczbę chętnych. Wymienię partnerów, którzy są poza instytucjami związanymi z ministerstwem: Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym, reprezentowana przez panią Bożennę Chlabicz, Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska", reprezentowany przez pana Macieja Wrońskiego. Są przedstawiciele Stowarzyszenia Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego, Związku Powiatów Polskich, Związku Miast Polskich, Fundacji Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, „Alter Ego" – Stowarzyszenia Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach Drogowych oraz Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność". To jest ustalenie przewodniczącego. Tyle mogę panu posłowi odpowiedzieć na to pytanie.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Pan przewodniczący podkomisji nie może zmienić tego ustalenia?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ale to jest przyjęte w ramach prezydium Komisji. Tak że na to pytanie mogę udzielić tylko takiej odpowiedzi. Chętnych do zabierania głosu było znacznie więcej. Wymieniłem tylko tych partnerów, którzy są dzisiaj reprezentowani. Myślę, że to jest dość miarodajna reprezentacja ekspercka odnosząca się do przedmiotu dzisiejszego procedowania, jakim jest zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Proponuję, ponieważ podkomisja dokonała wyboru projektu wiodącego z druku nr 802, rozpocząć procedowanie nad samą ustaw. Przepraszam. Rzeczywiście, zagalopowałem się. Myślę, że poprosimy teraz o głosy eksperckie naszych gości. Rozumiem, że ze strony pań i panów posłów na razie nie ma zgłoszeń do projektu z druku nr 802.

Poseł Magdalena Biejat (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Chciałam tylko króciutkie ad vocem do pana Sośnierza, jeśli jest teraz na to miejsce. Jeśli nie, to nie będę się upierać.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo, pani poseł. Ale krótkie, jeśli można.

Poseł Magdalena Biejat (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Tak. Chciałam tylko zwrócić uwagę jako socjolożka i osoba kształcona w tym zakresie, że korelacja nie równa się kauzacja. Innymi słowy, mówiąc po ludzku, to, że jakieś dane występują równolegle, nie znaczy, że jedna jest przyczyną drugiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeśli nie ma głosów ze strony państwa posłów członków podkomisji, to teraz udzieliłbym głosu naszym gościom. Zgłaszał się pan Maciej Wroński, prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”. Proszę, panie prezesie, o zabranie głosu.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” Maciej Wroński:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, panie i panowie posłowie. Witam także swoje koleżanki i kolegów z organizacji społecznych. Reprezentuję Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, ale związki zawodowe, a konkretnie Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność”, poprosiły mnie, abym także zaprezentował ich stanowisko podczas obrad podkomisji. Myślę, że tutaj dzieją się o tyle duże i fajne rzeczy, że normalnie stojący po dwóch stronach barykady – pracodawcy i przedstawiciele związków zawodowych – będą mówili o bezpieczeństwie ruchu drogowego jednym głosem.

Jest to zrozumiałe, chociażby dlatego, że to właśnie zatrudniani przez pracodawców pracownicy, kierowcy, spędzają znacznie więcej czasu na drodze niż jakiekolwiek osoby, które nie są zawodowo związane z transportem. Ich czas pracy wynosi do 9 godzin, czasami, w szczególnych przypadkach, może ulec przedłużeniu. To właśnie dla nich jest istotne bezpieczeństwo zarówno ich samych, jak i przewożonych pasażerów, przewożonych ładunków oraz innych uczestników ruchu drogowego. A wszystkie błędy czy też niedoskonałości wynikające z infrastruktury, z prawa czy z niewłaściwego funkcjonowania innych uczestników ruchu drogowego dotyczą ich bezpośrednio i osobiście.

Szanowni państwo, chciałbym podkreślić, że z bardzo dużym zadowoleniem przyjąłem fakt tak dużej aktywności zarówno administracji rządowej, jak i pań i panów posłów, która zaowocowała przedłożonymi projektami. Powiedziałbym, że satysfakcja jest duża, aczkolwiek też jest trochę niedosyt, bo wolelibyśmy troszeczkę więcej tych inicjatyw i szerszy zakres zaproponowanych zmian. Niemniej to oczywiście cieszy.

Będę przede wszystkim odnosił się do projektu rządowego, który jest projektem bazowym, zgodnie z decyzją pana przewodniczącego. Chciałem powiedzieć, że co do zasady cieszy nas, że w projekcie rządowym znalazły się takie rozwiązania, o które występowaliśmy już ponad pięć lat temu. Dotyczy to m.in. precyzyjnego uregulowania kwestii odstępu między pojazdami poruszającymi się drogą ekspresową i autostradą. Ktoś mógłby powiedzieć, że dotychczasowe regulacje są wystarczające, bo mówią o bezpiecznym odstępie, a na kursie kierowca powinien nauczyć się, co znaczy bezpieczny odstęp. Niemniej jednak pamiętajmy zawsze, że przepisy ruchu drogowego nie są kierowane

do ekspertów, są kierowane do normalnych uczestników ruchu. Powinny mieć charakter instrukcyjny. Tak że cieszy nas, że propozycja takiej normy pojawiła się w przedłożeniu rządowym.

Cieszy nas także zakaz korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego. I bardzo fajnie, że wbrew słowom krytyki, które się pojawiają, to jest bardzo precyzyjnie określone. Nie można używać tych urządzeń w taki sposób, który utrudniałby obserwację jezdni, obserwację drogi, tego, co się na niej dzieje. Bo oczywiście powszechnym zjawiskiem jest to, że ktoś słucha muzyki przez słuchawki. Polecałbym, żeby to nie były urządzenia z aktywnym tłumieniem hałasu, tylko raczej przepuszczające dźwięk. Ale to nie będzie penalizowane. Natomiast pisanie SMS-ów, czytanie SMS-ów – ten przepis pozwoli z tym zjawiskiem skutecznie walczyć.

Cieszy nas także ujednolicenie prędkości na obszarze zabudowanym. Jest to bardzo dobre. Byliśmy niechlubnym wyjątkiem w Europie, gdzie były jakieś dziwne regulacje, że w nocy można jeździć szybciej, w dzień można jeździć wolniej. Jednolita prędkość to nie tylko zmniejszenie ciężkości wypadków drogowych, lecz także, zwróćmy uwagę, komfort naszego życia, czyli zmniejszenie emisji szkodliwych substancji i różnego rodzaju tlenków azotu, cząsteczek PM 2,5, PM 10, zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, co w dzisiejszych czasach jest dosyć ważne. Ale i jedna rzecz, o której się nie mówi – eliminacja i obniżenie tzw. akustycznego tła. Proszę sobie wyobrazić, że – w nocy może tego nie rejestrujemy – gdziekolwiek byśmy mieszkali, nawet w miejscowościach podwarszawskich, słyszymy cały czas ten hałas. To jest taka zmora, tzw. smog akustyczny, który daje się nam we znaki. Myślę, że to jest bardzo dobre posunięcie.

Trochę żałujemy, że przy okazji tego projektu administracja odrzuciła zgłaszane przez nas postulaty m.in. takie, jak zakaz wyprzedzania z prawej strony pojazdu na drogach ekspresowych i autostradach. To obok niezachowania odstępu jest podstawową przyczyną wypadków na autostradach i drogach ekspresowych, które z zasady powinny być najbezpieczniejszymi elementami infrastruktury. Szkoda, że to nie zostało uwzględnione.

Szkoda także, że nasz postulat – zgłaszany także przez wiele organizacji w trakcie procesu legislacyjnego i konsultacji rządowych – wprowadzenia obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez rowerzystów wjeżdżających na przejazd dla rowerów nie został uwzględniony, został odrzucony. Dziwi to nas, bo generalnie tam gdzie jest krzyżowanie się kierunków ruchu, tam zgodnie z kodeksową zasadą jest zawsze po stronie wszystkich uczestników obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. Tutaj nie ma.

Jest jeszcze wiele innych elementów, które proponowaliśmy, ale nie czas ani miejsce, żeby je tutaj dosyć szeroko omawiać. Jeżeli ktoś z pań i panów posłów byłby zainteresowany, jesteśmy gotowi je przekazać łącznie z propozycjami konkretnych zapisów.

Jeśli chodzi o najbardziej kontrowersyjne z punktu widzenia społecznego rozwiązanie, czyli zwiększenie uprawnień pieszych… Celowo mówię zwiększenie uprawnień pieszych, a nie prawna ochrona pieszych, bo prawna ochrona jest ewentualnie w procesie cywilnoprawnym, ewentualnie sprowadza się do penalizacji konkretnych uczestników, natomiast prawo nikogo nie chroni, chroni rozsądek, odpowiednie rozwiązania zarówno w konstrukcji pojazdów, jak i infrastruktury, natomiast prawo nikogo nie chroni. Ale odnosząc się do tego rozwiązania, chciałbym powiedzieć, że nasza opinia w tym zakresie jest bardziej złożona, bo z jednej strony przeprowadziliśmy pewną analizę prawną zarówno ustawodawstwa innych państw europejskich, jak i analizę obowiązującego w Polsce porządku prawnego. Jeśli chodzi o ten ostatni, to trzeba cały czas pamiętać, że nasze prawo musi być zgodne z przepisami międzynarodowymi, a w tym wypadku – skrócę już całą myśl, bo przekazałem materiał do szanownej podkomisji i do Komisji Infrastruktury na ten temat – powinno być zgodne z konwencją wiedeńską o ruchu drogowym. I faktycznie, analizując te przepisy, można powiedzieć, że propozycja rządowa w zakresie zwiększenia uprawnień pieszych jest w 100% zgodna z konwencją wiedeńską o ruchu drogowym, czego – niestety – nie można powiedzieć o propozycjach poselskich.

Konwencja przewiduje, żeby w momencie wchodzenia na przejście dla pieszych oraz na przejściu dla pieszych pieszy miał pierwszeństwo. Praktycznie rzecz biorąc jest to stuprocentowe odwzorowanie konwencji wiedeńskiej. Natomiast chciałbym zwrócić uwagę, że przepisy konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym mówią także o obowiązkach pie-

szych. Wśród tych obowiązków m.in. wymieniony jest obowiązek szczególnej ostrożności, co istnieje, ale niezależnie od obowiązku zachowania szczególnej ostrożności, jest norma, że przed wejściem na jezdnię pieszy powinien upewnić się o prędkości i odległości pojazdu. Rozwinę tę myśl później, dlaczego jest to tak istotne. Ale zwracam uwagę, że w tym zakresie przedłożenie rządowe nie jest zgodne z konwencją wiedeńską.

Jeżeli mówimy o ustawodawstwie europejskim, jest bardzo ciekawy raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z 2013 r., który analizuje przepisy dotyczące pieszych bodajże w 15 państwach. Jest on poprawny pod tym względem, że faktycznie w sposób prawidłowy diagnozuje uprawnienia pieszego. Natomiast mam osobiście zastrzeżenie do tego raportu, że przyjęte założenia metodologiczne były błędne. Bo zawsze w ruchu drogowym mamy komplementarne przepisy. Dotyczą one w danej sytuacji obowiązków wszystkich stron. W raporcie pominięto przepisy dotyczące obowiązków pieszych w związku z przejściami. We wszystkich państwach wymienionych w raporcie są komplementarne przepisy nakazujące pieszemu np. upewnienie się o widoczności pojazdu, prędkości pojazdu, o odległości przed wejściem na przejście dla pieszych. Tego już raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego niestety nie mówi. Tu jest jego metodologiczna słabość.

Eksperci rządowi – dyskutowałem wielokrotnie – mówią, że obowiązek upewnienia się o prędkości i o odległości pojazdu wynika ze szczególnej ostrożności. Dla mnie, dla prawnika, jest to oczywiste. Znam linię orzecznictwa sądów powszechnych, Sądu Najwyższego i można taki obowiązek wywieść. Ale zwracam uwagę, że z drugiej strony obowiązek zwolnienia przed przejściem dla pieszych, zatrzymania się w celu przepuszczenia pieszych też można wywieść z obowiązku szczególnej ostrożności, a mimo to dajemy przepis o charakterze instrukcyjnym. Tutaj chciałem zwrócić państwu uwagę na jeden fakt – pieszy w odróżnieniu od kierowcy przeważnie nigdy nie uczył się zasad ruchu drogowego. Żaden ekspert nie tłumaczył mu, co oznacza szczególna ostrożność, na czym polega. Dlatego ustawodawca zarówno międzynarodowy, jak i ustawodawca w tych wszystkich państwach, które chcemy brać za wzór, bo one osiągnęły pewne sukcesy, postanowił zapisać obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, ale także rozwinął obowiązki pieszych. Wtedy te przepisy w sposób komplementarny mogą tak naprawdę działać.

Pieszy naprawdę nie jest prawnikiem i nie jest ekspertem od ruchu drogowego, żeby chcąc wejść na jezdnię, za każdym razem przeprowadzał analizę funkcjonalną, systemową pojęcia szczególnej ostrożności i wywodził w tym momencie swoje obowiązki. To musi być w sposób łopatologiczny napisane. Inaczej może być bowiem tak, że pieszy, przekonany tymi wszystkimi doniesieniami medialnymi, wypowiedziami – będziecie mieli przepisy, które będą chroniły wasze życie i zdrowie – niestety będzie wierzyć, że jest nieśmiertelny. Powie – jestem chroniony i chcę wchodzić. Mamy przykłady po nowelizacji przepisów dla rowerzystów, gdzie poszedł nacisk medialny na uprawnienia rowerzystów – jak to teraz będzie bezpiecznie dla rowerzystów. Niestety, przyniosło to odwrotny skutek.

Tak że w zakresie przejść dla pieszych chciałbym powiedzieć – popieramy jak najbardziej przedłożenia strony rządowej, ale jednocześnie prosimy, zaproponowaliśmy w piśmie przekazanym Komisji, o uzupełnienie obowiązków pieszych o konieczność upewnienia się co do prędkości, odległości pojazdów i widoczności. Chcę zaznaczyć, że istniejący zakaz bezpośredniego wchodzenia pod nadjeżdżający pojazd to nie jest to samo. Moi koledzy, także ze związków zawodowych, zwracają uwagę, że autobus, w którym wszystkie miejsca siedzące i stojące są zajęte, nawet w przypadku zwolnienia prędkości do 20–30 km/h ma taką drogę hamowania – nie mówię tutaj o sytuacjach, kiedy mamy śliską lub oblodzoną nawierzchnię – że naprawdę nawet wejście pieszego na przejście nie tylko bezpośrednio, ale w pewnej odległości nie daje możliwości reakcji. To samo dotyczy 40-tonowych zestawów pojazdów ciężkich. Proszę czasami spojrzeć na takie filmiki, często są w internecie, które pokazują drogę hamowania, porównanie drogi hamowania samochodu osobowego, motocykla z 40-tonowym zestawem.

Kolejny aspekt, na który chciałbym zwrócić państwu uwagę, to *vacatio legis*. Szanowni państwo, mamy ponad 300 tys. dróg w Polsce. Przy czym wbrew temu, co nam się wydaje, bo my, jako mieszczuchy, kojarzymy generalnie przejścia dla pieszych z miastami takimi jak Warszawa, gdzie prędkość jest stosunkowo niewielka, ale mamy chociażby

takie drogi jak gierkówka – to jej nie będziemy mieli co prawda – ale jest wiele innych dróg, często dwujezdniowych, często na każdej jezdni dwa pasy ruchu poza obszarem zabudowanym, gdzie są przejścia dla pieszych. Te przejścia są dostosowane i projektowane do konkretnego stanu prawnego. W związku z tym ograniczenia prędkości często nie ma, a często jest tylko do 70 km/h. Znaki są ustawione w normatywnych odległościach dostosowanych do obecnego stanu prawnego. Być może trzeba będzie organizację ruchu na tych przejściach przeprojektować, obniżyć limity prędkości, znacznie wcześniej przyjąć znaki ostrzegające, bo to przejście może nie być widoczne, znacznie wcześniej spowodować ograniczenie tej prędkości. Jest to po prostu gigantyczna robota.

Być może w obecnym stanie prawnym trzeba będzie część przejść dla pieszych zlikwidować. Nie mówię tu już o kwestii takiej jak odpowiednia kampania medialna, która powinna mówić o wzajemnych obowiązkach stron i tłumaczyć pieszym, że wprawdzie zmieniliśmy prawo, ale nie staliście się, kochani, nieśmiertelni, a cmentarze są pełne osób, które miały pierwszeństwo przejazdu i potrafiły je wyegzekwować. Przepraszam za tę kolokwialnie przytoczoną dykteryjkę, ale tak po prostu generalnie rzecz biorąc, szanowni państwo, jest. Dlatego apelowałbym, żeby w tym jednym zakresie, zakresie przejść dla pieszych, zastanowić się nad dłuższym *vacatio legis*. W naszej ocenie jest to czas około dwóch lat. Bo potrzeba zmienić instrukcję w oznakowaniu pionowym, poziomym, czyli te warunki techniczne, które są w odpowiednim rozporządzeniu ministra infrastruktury, trzeba przeprowadzić audyt. Ale być może da się to uczynić w jakimś szybszym tempie. Natomiast z pewnością nie da się tego zrobić w ciągu 14 dni od zmiany przepisów. To wszystko na tym etapie. Dziękuję bardzo za możliwość wypowiedzenia się.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo panu prezesowi Maciejowi Wrońskiemu.

Teraz poprosiłbym kolejnego z naszych gości, pana Janusza Jokiela, eksperta w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego, który prosił o zabranie głosu. Udzielam panu głosu.

Jednocześnie proszę naszych gości, żeby w miarę syntetycznie prezentowali swoje opinie, bo chcemy później – za jakiś czas – przejść do procedowania nad samym projektem. Myślę, że jeszcze udzielimy państwu głosu, jeśli będą kolejne zgłoszenia, do czego zachęcam i proszę ewentualnie dać sygnał do sekretariatu, bo później przejdziemy do prac nad samym projektem.

Pan Janusz Jokiel, proszę.

Nie słyszymy pana. Niech pan włączy mikrofon.

Ekspert w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego Janusz Jokiel:

Czy mnie słychać?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Teraz pana słychać. Prosimy bardzo.

Ekspert w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego Janusz Jokiel:

Dziękuję bardzo. Witam. Dzień dobry państwu, dziękuję za (*niezrozumiałe*). Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, pan Maciej Wroński w znacznej części wyczerpał moje postulaty (*niezrozumiałe*).

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Urywa się panu głos, panie Januszu. Słychać pana w połowie. Nie dochodzą pełne zdania.

Ekspert w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego Janusz Jokiel:

…tego faktu (*niezrozumiałe*). Otóż, przeprowadziłem (*niezrozumiałe*) kilkadziesiąt tysięcy (*niezrozumiałe*) egzaminów na prawo jazdy (*niezrozumiałe*) z kandydatami na kierowców (*niezrozumiałe*) mogę powiedzieć na początek coś, co będzie brzmiało bardzo banalnie (*niezrozumiałe*) otóż, bardzo rzadko kandydaci na kierowców popełniali (*niezrozumiałe*) i wykroczenia w obrębie (*niezrozumiałe*).

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jest prośba do pana, panie Januszu, żeby pan wyłączył kamerę i głośniej.

Ekspert w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego Janusz Jokiel:

…wydawałoby się, że (*niezrozumiałe*).

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Prosimy o wyłączenie kamery. Bo inaczej będę musiał niestety odebrać głos, bo nie słychać pana. Będziemy próbowali jeszcze połączyć się drugi raz, jeśli pan pozwoli. Może gdyby na chwilę pan się wyłączył, a później jeszcze raz poproszę pana o zabranie głosu. Może wtedy będzie lepsza słyszalność.

Natomiast teraz udzielę głosu pana Markowi Dworakowi, sekretarzowi Małopolskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Ekspert w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego Janusz Jokiel:

…oblewają kandydatów (*niezrozumiałe*) taka sytuacja (*niezrozumiałe*).

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie Januszu, na razie pana wyłączymy.

Ekspert w Małopolskim Ośrodku Ruchu Drogowego Janusz Jokiel:

…prawo jazdy po dwóch tygodniach (*niezrozumiałe*) i wybierali dwie drogi, jedną drogą to było zachowanie dalej pewnej (*niezrozumiałe*).

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie Januszu, niestety nie słychać pana. Musimy pana wyłączyć. Później podejmiemy drugą próbę połączenia się z panem.

Proszę o zabranie głosu pana Marka Dworaka, sekretarza Małopolskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Sekretarz Małopolskiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Marek Dworak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, szanowni panowie posłowie, szanowni eksperci, pozwolę sobie ze swej strony odnieść się do projektu rządowego, ale zacznę może od końca, czyli od tego 14-dniowego *vacatio legis*. Pan Maciej Wroński przedstawił słuszne uwagi, z którymi generalnie się zgadzam w całości, z wyjątkiem wydłużonego *vacatio legis*. Uważam, że nie ma na co czekać, że każdy dzień nieobowiązywania tych nowych przepisów może przynieść większe szkody niż właśnie przeciąganie tego wprowadzenia, że przeciąganie tego wprowadzenia będzie ze szkodą. Na polskich przejściach dla pieszych ciągle giną ludzie. Musimy o tym pamiętać.

Wprawdzie samo wprowadzenie przepisu nie zapobiegnie bezpośrednio tym zdarzeniom, jest jednak szansa, ponieważ od dłuższego czasu w mediach mówi się o zwiększeniu uprzywilejowania pieszych, wielu kierowców przystosowało się do właściwej jazdy, wielu jeszcze nie, ale mając bicz uznania winnym w związku z dużą prędkością dojazdu do przejścia dla pieszych, bo to jest właśnie ten przepis, wreszcie nakazuje wyraźnie ograniczyć prędkość dojazdu i mówi, że będziemy odpowiedzialni za zdarzenie na przejściu dla pieszych, za wypadek na przejściu dla pieszych, jeżeli on skończy się poszkodowaniem osoby pieszej w związku z tym, że nie udzieliliśmy pierwszeństwa znajdującemu się na przejściu i wchodzącemu na przejście. Jest to wyraźnie napisane. Jest to bardzo dobrze zapisane. Myślę, że to uchroni wiele osób od śmierci albo poważnych obrażeń ciała. To, że później czy równolegle będziemy dostosowywać infrastrukturę drogową, oczywiście, możemy to robić, możemy zmienić też instrukcje o znakach rozporządzeniem w sprawie szczegółowych wytycznych itd., itd. – nie chcę podawać całego przydługiego nieco tytułu. Natomiast wprowadzenie tych przepisów jak najszybciej uratuje moim zdaniem wiele osób.

Co do szczegółowych rozwiązań i przepisów, uważam, że dobrze byłoby dookreślić kwestię obowiązków pieszych, to ich przygotowanie do wejścia na przejście, o którym mówił pan prezes Wroński, oraz dookreślić w zakresie używania, a właściwie nieużywania urządzeń elektronicznych, w szczególności telefonów czy smartfonów, że również rozmowa w tradycyjny sposób, czyli trzymając słuchawkę w ręce, tak jak to jest w przypadku kierowców, jest niedopuszczalna. Czyli dopuszczalne byłoby tylko używanie urządzenia słuchawkowego albo po prostu nieużywanie telefonów, żeby nie tylko piszący czy czytający SMS-y czy media społecznościowe byli penalizowani, ale żeby taka normalna

rozmowa z telefonem przy uchu, która również ogranicza możliwości – chociaż może to nie wynikać jednoznacznie z tego, co zapisano – obserwacji, ogranicza możliwości percepcji, ogranicza możliwości zachowania szczególnej ostrożności, żeby ta rozmowa z telefonem w ręce była wyraźnie zabroniona.

Natomiast odnosząc się do zakazu… Może inaczej, od drugiej strony – odnosząc się do zwolnienia od utrzymywania właściwego odstępu na drodze typu autostrada czy droga ekspresowa w przypadku wyprzedzania, chciałbym, żeby ten zapis zniknął. Bo on spowoduje, że tego odstępu w tym najważniejszym momencie, tego dojeżdżania do zderzaka pojazdu wyprzedzającego po tym, jak on chce jechać jeszcze szybciej, to nie będzie usunięte, ponieważ przepis znosi obowiązek odstępu przy wyprzedzaniu. Rozumiem, bo czytałem uzasadnienie do projektu, że to było związane z jednojezdniowymi drogami ekspresowymi. To po prostu usuńmy je z tego zapisu. Czyli byłby obowiązujący odstęp w wielkości połowy prędkości liczony w metrach, a prędkości w kilometrach na godzinę, i obowiązywałby na autostradach i drogach ekspresowych dwujezdniowych. To załatwi sprawę. Nie będziemy musieli dopisywać tego ostatniego zdania, bo w ten sposób ten przepis nieco traci sens.

Ponadto popieram w całej rozciągłości te zapisy i podpieram to swoim 37-letnim stażem w tej dziedzinie. Bardzo dziękuję za głos.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo panu Markowi Dworakowi. Jeszcze raz spróbuję poprosić pana Janusza Jokiela. Czy jest z nami? Jeśli będzie słyszalność, to udzielimy mu głosu. Jeśli nie, to poprosimy teraz prezesa Instytutu Transportu Samochodowego pana prof. Marcina Ślęzaka.

Pan prof. Marcin Ślęzak, jeśli mogę prosić.

Dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego Marcin Ślęzak:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, mam nadzieję, że mnie słychać, chciałbym zabrać głos w dwóch tematach. Bardzo się cieszę, że tym projektem, który został wybrany do dalszych obrad jako główny, jest projekt rządowy, dlatego że w opinii moich współpracowników z Instytutu Transportu Samochodowego jest to projekt najbardziej dopracowany ze wszystkich trzech, które trafiły do podkomisji. A chciałem zabrać głos w dwóch tematach.

Padły tutaj zarzuty dotyczące wiarygodności danych, w oparciu o które zaproponowano pewne rozwiązania legislacyjne. Chciałbym odnieść się do metodologii naszego raportu, który był przygotowany na zamówienie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury, czyli badanie relacji piesi – kierowcy w 2018 i 2019 r. Chciałbym dwa słowa na ten temat powiedzieć. Po pierwsze – badania terenowe odbywały się w czterech województwach na przejściach dla pieszych przy ograniczeniu 50–70 km/h, przy różnej organizacji ruchu, w obszarze miejskim i pozamiejskim. Te obszary nie były wybrane przypadkowo, dlatego że na terenie tych województw – dokładnie to było śląskie, mazowieckie, wielkopolskie i łódzkie – odnotowano prawie połowę wypadków drogowych z udziałem pieszych w Polsce. Zróżnicowany był wskaźnik zagrożenia mieszkańców – najwyższy, średni, najniższy, zróżnicowany wskaźnik zagrożenia pieszych.

Jaki był zakres tych badań? To były przejścia dla pieszych – na skrzyżowaniu, poza skrzyżowaniem, z sygnalizacją, z brakiem sygnalizacji. Przekroje jeden razy dwa, jeden razy cztery, dwa razy dwa, dwa razy trzy, przekroje z azylem, bez azylu. Obszar – miasto, mała miejscowość, obszar zamiejski. Ograniczenie prędkości 50–70 km/h. Badano zachowania zarówno kierowców, jak i niebezpieczne zachowania pieszych.

W jaki sposób odbywały się te badania? To oczywiście były badania częściowo ankietowe, ale też badania terenowe, które odbywały się poprzez rejestrację obrazu. W ściśle określony sposób były ustawione kamery, parametry odległości ustawienia od pasów, kąt ustawienia kamery były ściśle zdefiniowane. W związku z tym w ramach tego raportu zebrano bardzo duży materiał wideo, którego analiza zajęła dużo czasu. Wyniki, które zostały zaprezentowane, wynikają w dużej mierze z bardzo szczegółowej analizy tych sytuacji, które zostały zarejestrowane.

Co ważne, w badaniach zarówno piesi, jak i kierujący stwierdzili dwie rzeczy, które pozwolę sobie odczytać. 78% pieszych uważa, że powinno się położyć większy nacisk na egzekwowanie przepisów. Kierujący pojazdem zbliżający się do przejścia dla pieszych jest zobowiązany zmniejszyć prędkość tak, by nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących. I co ciekawe – 72% kierowców uważa, że powinno się położyć większy nacisk na egzekwowanie przepisu, i tu jest ten sam przepis przytoczony. W związku z tym – co myślę, że jest istotne – zarówno kierujący, jak i piesi stwierdzili potrzebę większego nacisku w tym zakresie. To tyle, jeśli chodzi o kwestię tego raportu.

Naprawdę bardzo duży zbiór informacji. Więc to nie jest też tak, że nic w tej sprawie nie wiemy na pewno. Nie można stwierdzić, że wszystko wiemy. Natomiast nie można na pewno powiedzieć, że nic nie wiemy. Tym bardziej że badania naukowe mają, po pierwsze, charakter często wyprzedzający, po drugie – ta metodyka też m.in. była zgodna z metodyką, którą zaobserwowaliśmy chociażby w podobnych badaniach, które były w Stanach Zjednoczonych wykonywana, a po trzecie – wydaje się, że badania są wystarczające do oceny trendów i szacunków. Oczywiście, nawet gdyby błędy się pojawiały, one zawsze mogą się pojawić, to nie zmienia to faktu, czy dotyczy to jednego wypadku czy jednej osoby, żeby stwierdzić określony trend, który można zaobserwować.

Chciałbym teraz przejść do drugiego tematu, myślę, mniej znanego, który wywołał pewną dyskusję dotyczącą właśnie używania telefonów komórkowych przez pieszych na przejściach dla pieszych. I tu kilka informacji pozwolę sobie państwu przekazać z tego, co wiemy na dzień dzisiejszy. Przede wszystkim do tej pory zajmowano się głównie rozproszeniem uwagi kierowców, ale można znaleźć pewne analogie, jak czas reakcji, pole widzenia itd. Eksperci z różnych krajów stwierdzają, że używanie telefonów komórkowych przez pieszych to coraz większy problem i z roku na rok na całym świecie korzystanie z przenośnych urządzeń multimedialnych rośnie wykładniczo. Przypominam, że ten raport, który przygotowaliśmy, był w dużej mierze z 2018 r., mamy końcówkę 2020 r. To jest dosyć duża dynamika w świetle tych informacji, które mamy. Zaraz się państwo przekonają, jak duża może to być dynamika. Zjawisko jest trudne do zarejestrowania dlatego, że występuje z różnym nasileniem w odniesieniu do różnych okoliczności i grup wiekowych. To znaczy, częściej spotyka się to w miastach, rzadziej – poza terenem zabudowanym, dotyczy głównie osób młodych, czyli w wieku do 30, maksymalnie do 40 lat, głównie w dni powszednie, mniej – w weekendy. W związku z tym, patrząc średnioogólnie, i to nasz raport pokazał – te dane zresztą były przytaczane – jest to 5%. Ale to jest średnio w stosunku do ogółem. Jeżeli popatrzymy na inne wyniki badań ankietowych i doświadczenia światowe i europejskie, to wygląda to też trochę inaczej.

Jaka jest skala zjawiska? Przede wszystkim analizy w różnych krajach pokazały, że od 2004 do 2010 r. miał miejsce stopniowy podobny wzrost liczby ofiar wśród pieszych i kierowców rozmawiających przez telefon w czasie wypadku, czyli w obydwu grupach te dane się zwiększały. Jednak w 2010 r. liczba ofiar wśród pieszych przekroczyła liczbę ofiar wypadków związanych z używaniem telefonów przez kierowców. Co znaczy, że w wyniku w dużej mierze wprowadzenia ograniczenia wśród kierowców korzystania z telefonów komórkowych ten trend się zatrzymał. Natomiast w przypadku pieszych on wciąż rośnie.

Najczęściej z telefonów i tym podobnych urządzeń korzystają ludzie młodzi, tak jak powiedziałem. Różne źródła szacują procent wypadków z udziałem pieszych. Jak mówię – szacunek, bo nie zawsze te dane są we wszystkich krajach rejestrowane, głównie mogą wiązać się z rozproszeniem spowodowanym właśnie używaniem, np. według danych kanadyjskich aż 31% ofiar śmiertelnych potrąceń wśród pieszych może się z tym wiązać. Według badań brytyjskich… To były obserwacje przy jednej ze szkół wyższych w 2017 r. I tutaj chcę podkreślić – w 2017 r. było to 11% spośród młodych osób, ale w 2019 r., czyli dwa lata później, było to już 30%. Pokazuje to pewną dynamikę przyrostu tego zjawiska. Z kolei badania ankietowe przeprowadzone w USA na blisko połowie tysiąca studentów pokazały, że 40% z nich przyznało się do używania smartfonów przy przechodzeniu przez ulicę, 5% z nich miało wypadek na skutek używania go w trakcie przechodzenia.

Przejdę do kwestii psychologicznych, bo to jest statystyka pokazująca pewną dynamikę i grupy, których to dotyczy w największym stopniu. Badania eksperymentalne prowadzone były na drodze i w warunkach wirtualnych. Ponieważ na drodze wszystkich badań nie da się przeprowadzić w sposób bezpieczny, nie narażając pieszych na wypadek, więc często robi się to na symulatorach i w warunkach sztucznie wytworzonych, wirtualnych. Te wyniki wykazały jednoznacznie, że osoby korzystające z telefonów, rozmawiające, piszące, czytające czy słuchające muzyki – oczywiście ten wpływ jest zróżnicowany, ale nie będę szczegółowo o tym mówił – są bardziej narażone na ryzyko. Dzieje się tak głównie ze względu na rozproszenie uwagi, powodujące zmniejszenie stopnia uświadomienie sobie sytuacji na drodze, pomijanie istotnych bodźców oraz wolniejsze reakcje.

Rozproszenie uwagi można podzielić na cztery obszary. Fizyczny – czyli spowolnienie tempa przechodzenia przez jezdnię, problemy z utrzymaniem równowagi, bo takie zachowania zauważono u osób, które korzystają z telefonów. Poznawczy – czyli spowolnione przetwarzanie informacji, ocena sytuacji na drodze. Wzrokowy – skoncentrowanie uwagi na ekranie, redukcja pola widzenia zaledwie do 5%. Pole widzenia bada się z wykorzystaniem okulografów. I słuchowy – ograniczenie słyszenia poprzez słuchawki w uszach.

W Polsce przeprowadzono badania. Często przytaczany był ten nasz raport, który wymieniałem i którego metodykę omawiałem króciutko, ale były też w 2018 r. przeprowadzane badania ankietowe, międzynarodowe badania ESRA, polegające na jednoczesnym badaniu uczestników ruchu drogowego w różnych krajach według takiego samego scenariusza. Na pytanie dotyczące korzystania z telefonu przez pieszych, rozmawiania bądź pisania SMS-ów 52% Polaków odpowiedziało, że w ciągu ostatnich 30 dni korzystało z telefonu podczas przechodzenia przez przejście. To są deklaracje w Polsce, polskich obywateli przechodzących przez przejścia dla pieszych.

Badania zagraniczne, np. ankietowe, wykazały, że korzystanie z telefonów komórkowych przy przejściu dla pieszych deklaruje 59% pieszych w Unii Europejskiej, 60% pieszych w USA, 33% w Chinach. Tak że w Chinach ten wpływ jest mniejszy. Według badań amerykańskich używanie telefonów, smartfonów przez pieszych na przejściach zwiększa ryzyko niewłaściwych zachowań na skutek niedostatecznych obserwacji sytuacji na drodze: podczas rozmowy przez telefon komórkowy – ponadpięciokrotnie, podczas czytania, pisania SMS-ów – prawie ośmiokrotnie, a podczas słuchania muzyki – ponad trzy razy.

Podsumowując, chcę podkreślić, że badania przeprowadzone na świecie wskazują na stopniowe narastanie problemu telefonów i smartfonów używanych przez pieszych. Tak jak w naszym raporcie ten procent nie był duży, ale – jak mówię – to trzeba zbadać w bardzo ściśle określonych warunkach. Nie wiadomo, czy po dwóch, trzech latach – patrząc chociażby na przypadek angielski, ten wzrost jest wykładniczy – nie należałoby tych badań powtórzyć i wtedy wyniki byłyby dużo bardziej groźne. Problem ten wymaga podjęcia działań zaradczych, chociażby kwestii legislacyjnych, ale też zwracam uwagę, że edukacyjnych, czyli mających na celu uświadomienie. To tyle, jeżeli chodzi o tę drugą kwestię, jak ta propozycja odnosi się do faktów, jakie udało nam się zebrać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy ze strony naszych gości będzie jeszcze jakiś głos w tej części?

Pan Janusz Popiel, proszę bardzo. Udzielam panu głosu.

Prezes „Alter Ego" – Stowarzyszenia Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach Drogowych Janusz Popiel:

Szanowni państwo, pan Wroński wyczerpał większość mojego stanowiska. Natomiast wracając do tego, co mówił przed chwilą pan dyrektor Ślęzak, jeżeli chcemy poprawić bezpieczeństwo, to musimy dokonywać analiz opartych o rzetelne dane. Dane Komendy Głównej Policji są mało wiarygodne. Jeżeli chodzi o liczbę zabitych na przejściach dla pieszych w Polsce, to ona zapewne mniej więcej odpowiada rzeczywistej liczbie ofiar śmiertelnych. Natomiast jeżeli chodzi o liczbę rannych na przejściach dla pieszych, to mamy

duży problem. Jeżeli podsumowalibyśmy liczbę zabitych i nawet ciężko rannych, podzielili przez populację, to okazałoby się, że mamy najbezpieczniejsze drogi w Europie.

Dlaczego tak się dzieje? To jest moje doświadczenie – w sytuacji gdy policjant uzna winę czy sprawstwo pieszego, to niewypełniane są dokumenty. Pieszy zostaje pouczony np. w szpitalu. Miałem taki przypadek, gdzie 81-letni mężczyzna przechodził przez przejście dla pieszych z białą laską, tramwaj skręcał w lewo, ten mężczyzna został potrącony na przejściu, przechodził na zielonym świetle. Policjant odwiedził tego pana w szpitalu i pouczył. Sprawa zakończyła się tylko tym. My to odkręciliśmy. Młody chłopak potrącony na przejściu dla pieszych na Krakowskim Przedmieściu przez radiowóz, który skręcał w prawo. Przyjechała ekipa policyjna. Nie ma wypadku. Pieszy został uznany winnym.

Dopóki nie mamy wiarygodnych danych i nie możemy na podstawie materiałów policyjnych określić przyczyn wypadków, to zmiany legislacyjne są trochę oderwane z powodu braku naszej wiedzy. Podobnie, tutaj powoływane były przykłady z innych krajów, ale również w oderwaniu od warunków technicznych, jakie muszą zostać spełnione przy wyznaczaniu przejść dla pieszych. Mówimy Niemcy – pierwszeństwo zbliżający się, ale wyraźnie sygnalizujący. Tylko w Niemczech nie buduje się przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej, jeżeli mamy dwa pasy ruchu w jednym kierunku, jeżeli mamy prędkość powyżej 50 km/h, a przeważnie to musi być 30 km/h, i nie zawsze ten pieszy ma pierwszeństwo. Francja – ale we Francji te przepisy nie są respektowane. Tam pieszy, który zbliża się do przejścia dla pieszych, musi – można powiedzieć – uzgodnić przez kontakt wzrokowy z kierującym, czy ten mu ustąpi pierwszeństwa, mimo że przepisy do tego obligują. Nie możemy odrywać się, że tak powiem, od kultury. Norwegia – w Norwegii rzeczywiście pieszy ma pierwszeństwo, ale to jest kwestia kultury. Ale z drugiej strony mówimy o szanowaniu przepisów, ograniczeń prędkości. W Norwegii 51% kierujących przekracza prędkość administracyjnie dopuszczalną. To są dane norweskie.

Przede wszystkim te rozwiązania, które są w przedłożonej ustawie, to właśnie rządowe rozwiązania są najrozsądniejsze w tym wszystkim. Bo tutaj akurat to, że pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo, to powinno być oczywiste, tak jak jest w rozporządzeniu o znakach i sygnałach drogowych. Ale z drugiej strony – nie wierzę w to, żeby w jakiś istotny sposób poprawiło to bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych. Do tej pory procesowo pieszy miał już pierwszeństwo, wchodząc na przejście dla pieszych, ponieważ czas jego pobytu liczył się od krawężnika, a wejście to jest przekroczenie linii krawężnika, wchodząc na przejście dla pieszych.

Wydaje mi się, że najpierw powinniśmy przygotować warunki techniczne dla wyznaczania przejść dla pieszych i warunki techniczne przejść dla pieszych, a potem ewentualnie dalej niż poza przedłożenie rządowe zmieniać przepisy dotyczące pieszych. W tym przepisie dotyczącym szczególnej ostrożności brakuje mi tego, czego kiedyś mnie uczono, że pieszy, zbliżając się do przejścia dla pieszych, powinien popatrzeć najpierw w lewo, później w prawo, potem jeszcze raz w lewo, a wkraczając na przejście dalej zachowywać szczególną ostrożność.

Wrócę jeszcze do danych policyjnych. 20 października 2019 r. miał miejsce ten głośny wypadek na ul. Sokratesa. Został zabity 33-letni mężczyzna, który przechodził… Pierwszy pojazd na prawym pasie nie tyle ustąpił mu pierwszeństwa, ile umożliwił mu wejście. I został rozjechany na drugim pasie. Tyle że w Sewiku jako przyczyna wypadku jest podane nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. W 2019 r. według danych policyjnych ani jeden pieszy nie zginął w wypadku, którego przyczyną było omijanie pojazdu, który zatrzymał się w celu jego przepuszczenia. Jak możemy wierzyć w tym momencie w te dane? To, że wchodzący będzie miał pierwszeństwo – jak powiedziałem – procesowo to nic nie zmieni. Chodzi o ustalenie sprawców wypadku. Niebezpieczne jest tylko to, że piesi mogą nie rozumieć, co to znaczy wchodzić. To nie jest zbliżać się. Dopiero kiedy przekraczam tę umowną linię, dopiero wtedy wchodzę.

Jeżeli chodzi o przepis dotyczący tramwajów i zwiększonych…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie Januszu, prośba o konkluzję z uwagi na czas.

Prezes „Alter Ego” – Stowarzyszenia Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach Drogowych Janusz Popiel:

To szybciutko w takim razie. Wydaje mi się, że te przepisy przygotowane przez rząd są najrozsądniejsze. Warto, żeby zostały wdrożone. Natomiast nie wierzę, żeby w znacznym stopniu poprawiły bezpieczeństwo.

Co do przepisu dotyczącego odstępu pomiędzy pojazdami, bardzo dobrze, tylko to, co mówił pan Maciej Wroński – zakaz wyprzedzania z prawej strony. Bo jeżeli jadąc 140 km/h, będziemy utrzymywali odstęp 70 m, to znajdzie się kilku kierujących, którzy będą nam wjeżdżali i ewentualnie gwałtownie hamowali.

Zakaz używania telefonów komórkowych, smartfonów na przejściach wprost wynika z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności. Tylko to było enigmatyczne dla pieszych, co znaczy ta szczególna ostrożność. Tu się doprecyzowuje, właśnie jeżeli chodzi o używanie ewentualnie telefonów komórkowych.

Zmiana prędkości – przez całą dobę 50 km/h – moim zdaniem w większym stopniu nie wpłynie na liczbę zdarzeń drogowych. Bo my w tej chwili nawet nie wiemy, jakie prędkości były w momencie wypadku. Policja podaje takie trochę suche dane.

Chciałbym jeszcze powiedzieć – ostatnie zdanie – mnie bardzo podobają się rozwiązania brytyjskie. Oni mają ten highway code, który może przeczytać ze zrozumieniem dziecko ze szkoły podstawowej. Tam pieszy nie ma pierwszeństwa przy wchodzeniu na przejście dla pieszych. On ma pierwszeństwo dopiero na przejściu. Ale pieszego instruuje się, żeby dokładnie rozpoznał sytuację, dał wystarczającą ilość czasu kierującym, żeby mogli zatrzymać pojazdy bądź zwolnić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję. Zamykam tę część, można powiedzieć, dyskusyjno-ekspercką. Dziękujemy naszym gościom za zaprezentowanie opinii, których wspólnie wysłuchaliśmy.

Pytanie do strony rządowej – czy chce się odnieść do tych niektórych zawartych we wcześniejszych wystąpieniach kwestii? Panie ministrze? Czy pana współpracownicy?

Proszę bardzo, pan minister Weber.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, bardzo dziękuję państwu ekspertom za wypowiedzi, za dyskusję, szczególnie za te elementy, które wskazywały jeszcze różnice między projektem rządowym – który i tak został z tego, co słyszałem, oceniony najlepiej ze wszystkich – a oczekiwaniami różnych środowisk ekspertów, od tych zrzeszających przedsiębiorców poprzez właśnie instytuty badawcze i osoby, które prowadzą stowarzyszenia wspierające bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Z doświadczenia parlamentarnego i rządowego wiem, że nigdy nie jest tak, że każde oczekiwanie jest wprowadzone, każde oczekiwanie jest realizowane, natomiast – tak jak państwo podkreślili – część tych postulatów, które od lat pojawiają się w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, została w rządowym projekcie zawarta.

Kilka zdań ogólnych, bo myślę, że przyjdzie czas na odniesienie się szczegółowe, wtedy kiedy będziemy omawiać ustawę artykuł po artykule. I tak po kolei postaram się odnieść do wypowiedzi państwa ekspertów, ale też do wypowiedzi państwa parlamentarzystów. Jeżeli chodzi o kwestie, które poruszył pan poseł Sośnierz, związane z inwestycjami drogowymi, to oczywiście tutaj pełna zgoda, budowa nowych dróg szybkiego ruchu, a także modernizacja już istniejących bezapelacyjnie wpływa na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. To jest rzecz, która nie jest podważana przez kogokolwiek. My też to widzimy. My też to dostrzegamy.

Dlatego największe w historii programy inwestycyjne – „Program budowy dróg krajowych” w ciągu ostatnich czterech lat został powiększony o 60 mld zł, tak aby jeszcze szybciej i jeszcze więcej wykonać dróg szybkiego ruchu, ukończyć autostrady w Polsce, ale także najważniejsze drogi ekspresowe. Ten wysiłek finansowy został pokazany i jest realizowany. Przypomnę – 60 mld zł. Ze 107 mld zł w 2015 r. do 165 mld w 2019 r. – tak stopniowo zwiększaliśmy finansowy i oczywiście rzeczowy zakres „Programu budowy dróg krajowych”. Realizujemy nowy program, „Program budowy 100 obwodnic”, właśnie po to, żeby ruch tranzytowy, ruch ciężki wyciągnąć poza granice mniejszych miasteczek,

ale też miast średniej wielkości. W ramach programu powstanie 100 obwodnic w ciągu najbliższych 10 lat. Wartość tego programu szacujemy na 28 mld zł.

Jesteśmy też w trakcie realizacji Funduszu Dróg Samorządowych. To program, który w 2019 r. zaangażował 6 mld zł, w 2020 r. – 3,2 mld zł, w 2021 r. – 3,2 mld zł, a do 2028 r. – łącznie 39 mld zł. Te drogi powstają. Sam mam okazję – nie dalej jak wczoraj – widzieć, jak one służą właśnie w mniejszych miejscowościach jako drogi gminne czy jako drogi powiatowe. Wtedy, kiedy są obudowywane właśnie w chodniki, w bezpieczne przejścia dla pieszych, one również służą i one również wpływają na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. W ciągu dwóch lat – mówiłem o tym na jednym z ostatnich posiedzeń Sejmu – 7000 zadań samorządowych gminnych i powiatowych w części już zrealizowanych, a w pozostałej części prowadzonych. Ten proces też będzie trwał. Oczywiście, do zadań wspierających samorządowców należy również dopisać rezerwę subwencji ogólnej do 336 mln zł na modernizację wiaduktów, mostów i na dostosowanie sieci samorządowej do przewozów pojazdów 11,5 t. Tak że, szanowni państwo, warto wspomnieć o tym, co już jest, o tym, co jest realizowane.

Natomiast program dedykowany inwestycjom punktowym właśnie polegający na poprawie przejść dla pieszych – to też po audycie, który wykonała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – jest przed nami. Mamy zapewnione już środki finansowe, które zostały dedykowane na ten program w zmianie ustawy budżetowej na 2020 r. W tej chwili sczytywane są uwagi, które były kierowane do resortu infrastruktury w ramach konsultacji społecznych. Myślę, że jesteśmy w stanie ten program w postaci uchwały rządu przyjąć jeszcze w tym roku przez Stały Komitet Rady Ministrów, a na początku przyszłego roku przez Radę Ministrów, co pozwoli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w I kwartale przyszłego roku doświetlić przejścia dla pieszych, dobudować niezbędną infrastrukturę chodnikową, infrastrukturę ciągów pieszo-rowerowych, separatorów, zatoczek, sygnalizacji świetlnych, rond właśnie po to, by z jednej strony wzmocnić bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego, z drugiej strony – usprawnić ruch, a z trzeciej strony – obniżyć prędkość, bo jednak nadmierna prędkość jest najczęstszą przyczyną zdarzeń drogowych, wypadków drogowych w naszym kraju. To jest ten wymiar inwestycji, które są prowadzone w infrastrukturze drogowej w ciągu tych ostatnich lat, ale nakreśliłem również tę przyszłość, która też w dokumentach rządowych ma swoje odniesienie.

Kwestie państwa ekspertów, tych głosów, które były takimi wątpliwościami, czy faktycznie obowiązki, które są nałożone na pieszego, a są dwa – zachowanie szczególnej ostrożności oraz zakaz korzystania z telefonów komórkowych albo innych urządzeń elektronicznych – są wystarczające. W naszej ocenie tak. W naszej ocenie są wystarczające. Natomiast, aby każdy pieszy, który przekracza jezdnię przez przejście dla pieszych, wiedział, o co chodzi, wiedział, jakie ma obowiązki, oczywiście potrzebne są akcje edukacyjne, akcje, które będą uświadamiać i pieszych, i kierowców o obowiązkach, które są na nich nałożone. Ja też pamiętam, jak mnie uczono, jak przechodzić przez jezdnię, i oczywiście ten nawyk w prawo, w lewo, w prawo… Przepraszam – w lewo, w prawo, w lewo – powinien być od samego początku wpajany, podczas nauki i zabawy w przedszkolu, podczas nauki w szkole, i później cały czas przypominany.

Myślę, że ten nawyk, gdy ten nawyk każdy pieszy będzie miał wypracowany, to zachowanie szczególnej ostrożności nie będzie problemem. Myślę, że on wystarcza do tego, aby bezpiecznie przejść przez zebrę, aby bezpiecznie przedostać się na drugą stronę ulicy. Wykonywanie tylko i wyłącznie takiego ruchu powoduje dużo mniejszą liczbę wypadków drogowych, nawet w sytuacji, kiedy nadjeżdżający pojazd nie jest w stanie wyhamować i nie jest w stanie ustąpić pierwszeństwa. Bo to jest podstawa bezpiecznego przejścia na drugą stronę. Tak że w naszej ocenie – to odpowiedź dla większości z państwa, którzy ten temat podnosili – te propozycje są tutaj właściwe.

Natomiast na propozycje pana prof. Ślęzaka odnośnie do kontynuacji badań, które w tym zakresie pieszy – kierowca występują i też w kontekście wykorzystywania urządzeń elektronicznych, telefonów czy innych, myślę, że takie badania będziemy musieli prowadzić. Dynamika wykorzystywania urządzeń elektronicznych jest faktycznie bardzo szybka. Świat zmienia się w mgnieniu oka. To wpływa również na naszą percepcję,

na nasze widzenie, na naszą ostrożność, nieostrożność bądź nieuwagę. Dlatego ten temat musi być w miarę możliwości kontrolowany. Musimy obserwować pieszych i z obserwacji wyciągać wnioski, wyciągać konsekwencje.

Szanowni państwo, to tyle z odpowiedzi ogólnego typu. Myślę, że będą jeszcze tutaj, bo wiemy, że są zgłoszone poprawki do poszczególnych artykułów, my oczywiście do tych poprawek z uzasadnieniem tam, gdzie będzie ono już przez nas stworzone i będzie możliwe do wygłoszenia, będziemy się odnosić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Jeszcze mam pytanie uzupełniające do pana ministra. Bo pojawiło się, myślę, dość ciekawe zagadnienie, które z jednej strony jest regulowane w tej ustawie, mianowicie ten zakaz – mówiąc umownie – jazdy na zderzaku na drogach ekspresowych, autostradach z zachowaniem odpowiedniej odległości. I pytanie, które pojawiło się wcześniej w dyskusji eksperckiej, dotyczące zakazu wyprzedzania z prawej strony. Czy państwo widzicie tutaj ewentualnie potrzebę doregulowania tego w kontekście tej zmiany, która jest wprowadzana poprzez tę nowelizację.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dobrze, panie przewodniczący. Tutaj oddam głos panu dyrektorowi Romikowi, który…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie wiem, jedna czy dwie osoby chyba poruszały tę kwestię w wystąpieniach.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Pamiętam. Dyrektor Romik przedstawi genezę przepisu, który został stworzony, i uzasadni, dlaczego nie poszliśmy szerzej w tym temacie.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego MI Konrad Romik:

Serdecznie dziękuję. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, również eksperci, odnosząc się do kwestii związanych z pytaniem pana przewodniczącego, dotyczących spraw związanych z wprowadzeniem przepisu jasno regulującego odległość między pojazdami, przypomnę, że w dzisiejszym porządku prawnym mamy ogólne zapisy. To przyświecało nam przede wszystkim w zakresie doprecyzowania, uszczegółowienia kwestii zachowania bezpiecznej odległości, dlatego że punktem wyjścia do tej rozmowy była w ogóle statystyka wypadkowa pod względem kwestii niezachowania bezpiecznej odległości plus jeszcze zapisy ustawowe, które nie regulują dokładnie obowiązków kierującego w zakresie zachowania bezpiecznej odległości, co również było wielokrotnie podnoszone także przez nadzór w zakresie kwestii dochodzeniowo-śledczych. To jest główna przyczyna, tak naprawdę, wypadków, jeżeli chodzi o drogi kategorii A i S. Dlatego też głównie zwróciliśmy na to uwagę, aby zająć się szczegółowym doprecyzowaniem obecnie obowiązujących norm prawnych, które pozostają. Natomiast na tych drogach, szczególnie pod względem wypadkowym, odległość ma kluczowe znaczenie. Nie brano w tym momencie pod uwagę, z której strony dochodzi do wyprzedzania, ponieważ tak naprawdę najważniejszą i kluczową sprawą jest kwestia przeciwdziałania, niestety częstokroć pokazującą na naszych drogach typu A i S, że również niezachowanie bezpiecznej odległości przy znacznych prędkościach, nadmiernych prędkościach, powoduje, że rzeczywiście to niezachowanie odległości to jest 1–2 m lub nawet mniej, więc to jest głównym naszym *clou*. Tym głównym tematem zajęliśmy się w pierwszej chwili, aby w ogóle dokonać standaryzacji definicyjnej, czym jest bezpieczna odległość na tego typu drogach w Polsce. I to jest jak gdyby ta główna odpowiedź plus oczywiście stan zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przypomnę, że niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami jest drugą przyczyną wypadków w skali roku na drogach A i S, o czym Wysoką Izbę zawsze informujemy, również podczas omawiania raportu „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego i działania realizowane w tym zakresie” jako raportu rządowego.

To jest jak gdyby główna odpowiedź na pytanie. Jeżeli pan przewodniczący i pan minister pozwolą, chciałbym, bo wiele osób, państwo też pytaliście przede wszystkim

o kwestię realizacji audytu przejść dla pieszych. To jest też kluczowa sprawa z punktu widzenia również interwencji inżynieryjnych w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych w zakresie przejść dla pieszych.

W 2018 r. Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zrealizował zadanie polegające na stworzeniu wytycznych w zakresie prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych. Naszym głównym zadaniem było wykonanie pogłębionych badań w zakresie problematyki widoczności na przejściach, a jednocześnie zaproponowanie takich rozwiązań inżynieryjnych i katalogu realizacji zadań przez zarządców, aby można było poprawić to bezpieczeństwo z punktu widzenia przede wszystkim najważniejszego czynnika, czyli wzajemnej widoczności między sobą w relacji pieszy – kierowca, kierowca – pieszy. Te warunki, wytyczne zostały zrealizowane łącznie z pełną listą kontrolną, z pełnym wyposażeniem do wszystkich zarządców dróg w Polsce, zarówno od kwestii gminnych, skończywszy na szczeblu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Kwestia następna – na mocy dokonanych audytów przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, trzeba powiedzieć, że również kwestie oświetleniowe były brane pod uwagę, ale inspektorzy i audytorzy BRD zatrudnieni w generalnej dyrekcji bardzo wnikliwie skontrolowali przejścia dla pieszych na drogach krajowych zarządzanych przez generalną dyrekcję. Przypomnę, to jest prawie 22 tys. przejść dla pieszych docelowo. Do kontroli zakwalifikowano przejścia najbardziej niebezpieczne, czyli to jest raport otwarcia, aby właśnie w pierwszej kolejności móc je przebudować – uwaga – lub ewentualnie, jeżeli będą takie wnioski, zlikwidować. To też jest rozwiązanie, które może być zastosowane.

Podczas audytu szczególnie zwracano uwagę na prawidłową lokalizację i geometryzację czy geometrię przejścia, warunki widoczności na przejściach, o których mówimy, zarówno w dzień, jak i w nocy, stan i prawidłowość oznakowania pionowego i poziomego oraz jego czytelność, jak również stan nawierzchni przejścia i przed przejściem, możliwość dojścia do przejścia i stan miejsc oczekiwania pieszego na przejście, prawidłowość chociażby sytuacji obszarowej, prawidłowość oświetlenia samego przejścia i przed przejściem dla pieszych, a także miejsc oczekiwania pieszego, ewentualnie na przejście na drogę lub odcinków dojazdowych do przejścia dla pieszych. Czyli jest to kompleksowe badanie i kompleksowy audyt dotyczący całego obszaru przejścia dla pieszych i jego najbliższego otoczenia. Jak informuje generalna dyrekcja, audyt przejść dla pieszych będzie kontynuowany systematycznie, a kolejne przejścia będą poddawane weryfikacji i analizom.

Należy przede wszystkim zwrócić uwagę, że audyty przejść dla pieszych prowadzą też poszczególni zarządcy dróg w Polsce. Nie tylko stosując wytyczne pana ministra w zakresie prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych, ale chociażby wytyczne w zakresie warunków uspokajania ruchu czy chociażby kwestii związanych z zarządzaniem prędkością, które również powstały w ministerstwie. Przykładem może być chociażby Warszawa czy Kraków. Tutaj zwracam szczególną uwagę na projekt pilotażowy, który również w zakresie interwencji inżynieryjnej w województwie małopolskim okazał się rzeczywiście przełomowy i dał pożądane efekty, czyli kwestie związane z prowadzeniem pilotażu prawidłowego doświetlania i oświetlania przejść dla pieszych celem poprawy bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego, ale przede wszystkim na etapie poziomu widoczności w relacji kierowca – pieszy, pieszy – kierowca. To jest proces, który będzie kontynuowany na pewno przez wiele lat. Mamy ku temu wytyczne. Przypomnę, że również toczą się zaawansowane prace w zakresie w ogóle zmiany warunków technicznych dróg i stosowania nowego podejścia, w którym na pewno oświetlanie przejść dla pieszych i poprawa relacji kierowca – pieszy będzie zachowana. To chciałem powiedzieć. Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, jeszcze zdanie, bo mi uciekło, jeśli chodzi o kwestie wsparcia samorządowców w budowaniu bezpiecznych przejść dla pieszych. Jeżeli ustawę poszerzającą Fundusz Dróg Samorządowych uda się przyjąć przez Senat w bardzo szybkim tempie i jeżeli zostanie podpisana przez pana prezydenta jeszcze przed świętami, co da

gwarancję wejścia w życie w tym roku, to pojawią się w funduszu dodatkowe środki, które będziemy chcieli wykorzystać wyłącznie na wspieranie samorządowców w poprawie przejść dla pieszych.

Te środki pojawią się z oszczędności z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. One zgodnie z tymi przepisami zostaną przekierowane do Funduszu Dróg Samorządowych, a to pozwoli nam na początku przyszłego roku na ogłoszenie naborów wyłącznie dedykowanych przejściom dla pieszych. Tak że oprócz tej inicjatywy programu bezpiecznej infrastruktury, który jest ukierunkowany na drogi krajowe, chcemy również finansowo wesprzeć gminy i powiaty w tym, aby doświetlić, dooznakować, uzbroić w inne ważne elementy bezpieczne przejścia dla pieszych w ciągach dróg samorządowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję ogólną jeszcze towarzyszącą przedłożeniu rządowemu.

Przejdziemy teraz do procedowania nad samym projektem zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Czy do tytułu ustawy są propozycje zmiany?

Pan poseł Sośnierz. Proszę o krótkie przedstawienie. Później ewentualnie będę wyznaczał limit na dyskusję, jeżeli oczywiście wysoka podkomisja się zgodzi, bo jest wiele poprawek, tak żebyśmy mogli rzeczowo je omówić, ale też nie rozwlekać tej dyskusji w nieskończoność.

Proszę, panie pośle.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeśli chodzi o tytuł, to zaproponowałem poprawkę, tylko ona jest uzależniona od przyjęcia innej poprawki, która będzie na końcu. Więc nie wiem, tutaj uwaga do Biura Legislacyjnego. Moim zdaniem powinniśmy ją głosować dopiero wtedy, kiedy poprawka nr 33 – tutaj jest błąd, 32 jest napisane, zmienia się numeracja – zostanie przyjęta, bo w tej chwili procedowanie tego jest bez sensu, bo nie wiemy, czy ta poprawka będzie przyjęta.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie pośle, jeśli otrzymamy od podkomisji upoważnienie do wprowadzania takich zmian, które z legislacyjnego punktu widzenia bądź gramatycznego czy składniowego są konieczne, to my tych zmian dokonamy. Ta poprawka powinna być rozpatrywana łącznie z poprawką dotyczącą dodania zmiany nowelizującej ustawę o drogach publicznych. Natomiast to ma charakter legislacyjny. Tego typu zmian dokonujemy na podstawie tego upoważnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że podkomisja zgodzi się, żeby takiego generalnego upoważnienia Biuru Legislacyjnemu udzielić. Myślę, że to jest naturalna praktyka. Nie widzę jakiegokolwiek powodu, żebyśmy postępowali odmiennie. Jeśli nie ma innych wniosków, to przyjmuję, że takie ustalenie zostało przyjęte.

Przechodzimy do art. 1. Czy do zmiany nr 1 są propozycje inne w stosunku do przedłożenia rządowego?

Proszę, pan poseł Sośnierz, pani poseł Dziemianowicz-Bąk w kolejności, później pan poseł Lasek. Nie wiem, czy ustalamy jakiś limit na uzasadnienie? Jak panie i panowie posłowie? Trzy minuty na uzasadnienie wystarczy? To ustalamy limit trzech minut na uzasadnienie poprawki, chyba że jest bardziej rozległa. Tutaj będę odpowiednio w kontakcie z osobą, która taką poprawkę będzie zgłaszała.

Proszę, panie pośle. Pan poseł Sośnierz w pierwszej kolejności się zgłosił.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Przygotowałem kilka poprawek mniej lub dalej idących.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jesteśmy przy zmianie nr 1 do art. 13.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Do zmiany nr 1 jest kilka moich poprawek – od najdalej idącej starałem się to ułożyć. Więc najdalej idąca jest zmianą kompleksową, która w stosunku do przedłożenia rządowego po pierwsze usuwa tę redakcję przepisu, która nadaje – właściwie podkreśla, bo nie nadaje – pieszemu pierwszeństwo w momencie wejścia na przejście. Tak naprawdę pieszy już ma pierwszeństwo w momencie wejścia na jezdnię, ponieważ wejście na jezdnię jest już częścią przebywania na jezdni, na przejściu. Tak to jest interpretowane w praktyce rządowej, więc zmiana ustawodawcza, która będzie to podkreślała, będzie miała raczej znaczenie wyłącznie interpretacyjne, nie realne. Natomiast jest obawa, że interpretacja tego przepisu pójdzie w kierunku jeszcze bardziej chętnego przypisywania winy kierowcom. Zwracam uwagę, że kierowcy i piesi to nie są zbiory rozłączne. Kierowcy są właściwie podzbiorem pieszych, bo wszyscy są jednocześnie pieszymi, wbrew temu, co któryś z ekspertów mówił, rozdzielając te dwie grupy. Wszyscy jesteśmy pieszymi, niektórzy są kierowcami.

Jakie grupy są wyłączone z bycia kierowcami? Po pierwsze – ci, którzy nigdy nie mieli uprawnień, nigdy ich nie uzyskali, osoby niepełnoletnie, osoby, które już nie korzystają z samochodów albo którym odebrano uprawnienia, np. za wykroczenia drogowe, za jazdę po pijanemu itd., osoby nietrzeźwe, które nie mogą prowadzić pojazdów…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, pan pozwoli, mam jedną prośbę formalną, mianowicie pan do tej zmiany ma kilka poprawek…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Tak. Mówię teraz o najdalej idącej.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Natomiast niech pan wybierze po prostu tę wersję, która jest – powiedziałbym – preferowana przez pana…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Najdalej idąca jest preferowana, aczkolwiek są przygotowane mniej daleko idące.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozumiem, że jak zostanie ewentualnie odrzucona, to nie będziemy prowadzili tej dyskusji wielokrotnie, bo koleżanki i koledzy mają też inne propozycje.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wyjaśnię tylko na czym polega różnica w stosunku do kolejnych zmian, teraz przedstawię to trochę szerzej, a później będę wyjaśniał tylko, co odpadło.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

W związku z tym trudno oczekiwać, że po dodaniu tych grup, po których raczej możemy spodziewać się mniejszej, a nie większej przezorności na jezdni czy sprawności motorycznej, ludzi starszych, niepełnosprawnych itd., że wskutek tego otrzymamy grupę, która jest w znaczący sposób bardziej rozsądna i odpowiedzialna niż kierowcy. W związku z tym rażąca dysproporcja w przypisywaniu winy jest raczej skutkiem błędnych przepisów, nakładania zbytnich ciężarów na jedną grupę, nieproporcjonalnych do jej możliwości percepcyjnych, do jej możliwości dostosowania się, a nie jej winy, bo to są ci sami ludzie – są pieszymi i kierowcami. Ci sami ludzie jeżdżą samochodami i chodzą po ulicach, tylko jednym zawsze – albo w znacznej większości przypadków – przypisujemy winę. W związku z tym zmiana tego przepisu, zmiana tej redakcji spowoduje jeszcze większy nacisk na to, mimo że to de facto nic nie zmienia, w związku z tym jest to iluzoryczna zmiana, która może mieć szkodliwe znaczenie.

Poza tym w tej poprawce kolejnym elementem jest usunięcie niedorzecznego ograniczenia, które w tej chwili funkcjonuje – zakazu przechodzenia 100 m od pasów. To jest jedną z głównych przyczyn inflacji przejść dla pieszych, bo… Ja to przerabiałem, kiedy byłem radnym dzielnicy. Przychodzą ludzie, którzy chcą przechodzić przy przystanku autobusowym, który jest 70 m od przejścia. Trudno oczekiwać, że będą dryndać 70 m w jedną i 70 m w drugą stronę, nadkładać 140 m, 150 m, 160 m, żeby przejść w tych warunkach legalnie na drugą stronę. W związku z tym robi się im przejście, ale to przesuwa martwą strefę o kolejne kilkadziesiąt metrów dalej. Kolejne osoby proszą, żeby im namalować przejście, bo nie mogą legalnie przechodzić przez jezdnię. I tak na ul. Panewnickiej w Katowicach jedno przejście za drugim kaskadowo jest malowane, wskutek przesuwania się martwej strefy.

Tutaj mamy przejście 30 m od budynku U, jak przechodzimy na drugą stronę do budynku K, mimo to posłom nie chce się przechodzić po przejściu ani 30 m w jedną, ani 50 m w drugą stronę, pomijając, czy pieszy wie, ile to jest 100 m, więc skoro nam się nie chce i też przechodzimy na ukos 20–30 m od przejścia, nie oczekujemy tego od pieszych. Piesi powinni mieć prawo – oczywiście z zachowaniem ostrożności – przejść w dowolnym miejscu przez jezdnię. To spowoduje zmniejszenie presji na domalowywanie kolejnych przejść, których czasem jest kilkanaście na kilometrze, co powoduje, że nie da się przy każdym sensownie zachować.

Dodatkowo ta poprawka doprecyzowuje zakaz wtargnięcia pod nadjeżdżający pojazd w tym samym przepisie, bo większość przepisów prawa o ruchu drogowym jest skonstruowana w ten sposób, że symetrycznie do zakazów są też obowiązki, natomiast w tym przypadku tego obowiązku tutaj brakuje. Jest zakaz wtargnięcia w innym punkcie, ale brakuje obowiązku jakby niewtargnięcia, zachowania ostrożności w samej redakcji tego przepisu. Ta poprawka usuwa ten mankament. Więc trzy te elementy są zawarte w tej jednej poprawce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy Biuro Legislacyjne ma jakieś uwagi do propozycji pana posła Sośnierza?

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie mamy. Można, panie przewodniczący? Generalna uwaga do tej zmiany i tej poprawki, jeśli mogę w tym miejscu się wypowiedzieć. Te projektowane przepisy posługują się różnego rodzaju klauzulami generalnymi. W poprawce pana posła mamy do czynienia z określeniami typu „intensywne hamowanie". Jest to określenie niejasne i w naszej ocenie może powodować wątpliwości interpretacyjne przy stosowaniu tego przepisu.

Analogiczna uwaga będzie dotyczyć przepisu zawartego w projekcie rządowym, który używa określenia „wchodzący na jezdnię", „wchodzący na przejście" czy „wchodzący na torowisko". Zdając sobie sprawę z tego, że trudno jest sparametryzować to określenie, sygnalizujemy, że może być kłopot z odkodowaniem, w którym momencie ten element wchodzenia należy uznać za wchodzenie, w którym momencie on się rozpoczyna, a w którym kończy itd. Tego rodzaju uwagi mamy do przedstawionych propozycji dotyczących art. 13. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani poseł Dziemianowicz-Bąk. Do zmiany nr 1 do art. 13. Tak?

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Tak. Dziękuję bardzo. Do tej zmiany mam tylko jedną poprawkę. Proponujemy, żeby w art. 1 pkt 1 lit. b – w art. 13 po ust. 1 dodany ust. 1a otrzymał brzmienie: „Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych albo oczekujący na wejście na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju".

Bardzo krótko, bo miałam okazję na posiedzeniu Komisji uzasadniać rozszerzenie pierwszeństwa pieszych na pieszych oczekujących na wejście na przejście, ale przysłuchując się też dzisiejszej dyskusji, upewniłam się tylko w przekonaniu, że byłby to ruch słuszny. Jeżeli jeden z ekspertów zgłaszał wątpliwość, co to znaczy pieszy wchodzący na przejście,

ja takich wątpliwości nie mam, ale jeżeli piesi czy kierowcy mieliby się zastanawiać, czy piesi już są pieszymi wchodzącymi czy jeszcze nie, to rozszerzenie tego pierwszeństwa na oczekujących na wejście na przejście po prostu niweluje takie wątpliwości.

Mamy też doświadczenia z innych państw, takich jak Norwegia, Dania, Finlandia. Francja i Norwegia to są te państwa, w których pieszy nie ma obowiązku wyraźnego zasygnalizowania zamiaru przejścia, żeby mieć pierwszeństwo, a są to państwa, w których bezpieczeństwo na drogach jest znacznie wyższe.

Kolejny argument, może mniej merytoryczny, ale polityczny – takie poszerzenie byłoby zgodne z zapowiedzią zgłoszoną przez pana premiera Morawieckiego w exposé, kiedy pan premier zapowiadał, że w tym projekcie rządowym wprowadzimy – cytuję – „wprowadzimy pierwszeństwo pieszych jeszcze przed wejściem na przejście", więc myślę, że to po prostu byłoby spójne z tymi zapowiedziami. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Szczerba. Później udzielę głosu Biuru Legislacyjnemu. A, w tej materii, proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

Chcieliśmy zwrócić uwagę na poprawkę zgłoszoną przez panią poseł. Wydaje się, że ta poprawka, która dotyczy ust. 1a w art. 13, powinna znaleźć konsekwencje także w ust. 1, to znaczy uzupełnienie katalogu obowiązku pieszego, który jest obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności. Czy tu nie należałoby zdaniem pani poseł uzupełnić tego katalogu o element pieszego oczekującego na wejście?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, pani poseł.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Tak, jak najbardziej. Jeszcze chciałabym dodać, bo, przepraszam, umknęło mi to, jest to poprawka, która jest oczywiście związana także z art. 1 pkt 5 – art. 26 ust. 1, bo tutaj również, jeżeli byłaby przyjęta taka poprawka, trzeba ujednolicić i dodać pieszego oczekującego na przejście. Jak najbardziej to jest słuszna uwaga. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Jeszcze raz Biuro?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak. Panie przewodniczący, można te poprawki rozpatrywać łącznie, bo to rzeczywiście jest logiczna konsekwencja. Natomiast uzupełnienie ust. 1 wymaga poprawki na piśmie, bo to już nie jest taka prosta konsekwencja.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To już pani poseł rozstrzygnie co do uzupełnienia tego na piśmie i ewentualnie przedłożenia tego…

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Tak. Oczywiście, już za moment to zrobimy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

I pan poseł Szczerba teraz, czy pan poseł Lasek? Do zmiany nr 1, proszę bardzo.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Panie przewodniczący, ponieważ mamy też propozycję uszczegółowienia definicji w art. 2, który nie był procedowany tutaj i zgłaszany w tej poprawce.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł Szczerba.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, rzeczywiście chciałbym też zwrócić uwagę, że jednak projekty poselskie, ale również deklaracja premiera Morawieckiego, o której również wspomniała

pani posłanka Agnieszka Dziemianowicz-Bąk, miały dotyczyć bezpośrednio wejścia na przejście dla pieszych, przed przejściem dla pieszych. Dobrze by było, żeby ta deklaracja polityczna została zmaterializowana w postaci konkretnych zapisów prawnych i rozszerzenia ochrony pieszego również przed wejściem na przejście.

Co proponujemy? Proponujemy jakby w nawiązaniu do projektu poselskiego Koalicji Obywatelskiej zmianę. Artykuł 1 pkt 5 otrzymałby brzmienie: „w pkt 5 w art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie: «1. Z zastrzeżeniem ust. 1a, kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu dla pieszych lub oczekuje na możliwość wejścia na nie»”. I w lit. b – „po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: «1a. Kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu dla pieszych»”.

Rozumiem, że ten tramwaj jest jakby skonsumowany w projekcie rządowym, ale to jest zapis – chciałbym bardzo wyraźnie powiedzieć – który również my jako wnioskodawcy konsultowaliśmy chociażby z Zarządem Transportu Miejskiego m.st. Warszawy. To jest ta metropolia, która ma najwięcej tramwajów w całym kraju, więc to jest bezpieczny zapis, który był również przedmiotem dyskusji.

Chciałbym zadać pytanie w tym momencie – przed ostateczną decyzją wysokiej podkomisji – naszym ekspertom. Czy te regulacje litewskie, bo rozumiem, że one są również dla nas jakąś formą odniesienia w tych pracach, dotyczą także ochrony pieszego oczekującego na możliwość wejścia na przejście dla pieszych? Jeżeli tak, to warto z tego wzorca skorzystać. Jesteśmy wszyscy pod wrażeniem tego, jak w krótkim czasie te spójne przepisy u naszego sąsiada spowodowały zmniejszenie liczby wypadków drogowych, a w szczególności – na czym nam wszystkim tutaj bardzo zależy – wypadków śmiertelnych.

Zgłaszamy tę poprawkę razem z panem posłem Laskiem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak. To jest przeniesienie państwa propozycji z druku nr 48…

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

…i z posłem Sterczewskim.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Biuro Legislacyjne. A później poproszę o stanowisko rządu do tych propozycji zmiany nr 1.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie pośle, rozumiemy, że poprawka Koalicji Obywatelskiej dotycząca art. 13 to jest zmiana z projektu z druku nr 48, zmiana zawarta w art. 1 pkt 2. Ona dotyczy art. 13. Powinna być analogicznie jak poprawka pani poseł rozpatrywana z tą poprawką dotyczącą art. 26. Ale teraz jesteśmy w zmianie nr 1. Zmiana nr 1 w projekcie dotyczy art. 13. Więc te poprawki można rozpatrywać łącznie, ale przypominam, że one dotyczą art. 13 oraz art. 26. Pan poseł raczył wspomnieć jedynie o art. 26.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę teraz o stanowisko rządu.

A, jeszcze pan poseł…

Poseł Maciej Lasek (KO):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, żeby zamknąć tę część, bo jednak dotyczy to art. 13, chciałbym przedstawić poprawki Koalicji Obywatelskiej do art. 13 ust. 1. Według przygotowanych przez nas poprawek ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych”. Po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu: „1a. Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przez pojazdem, z wyjątkiem tramwaju”. To dotyczy

właśnie tego, o czym mówił mój kolega poseł Szczerba – zwiększenia pierwszeństwa czy uprawnień pieszego również oczekującego.

Ale nawiązując do opinii, które były przedstawiane przez ekspertów w czasie wcześniejszej dyskusji, chcielibyśmy dodać ust. 1b w brzmieniu: „Przed wejściem na przejście dla pieszych pieszy jest obowiązany zatrzymać się i upewnić, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa”. To mniej więcej konsumowałoby to, o czym było dyskutowane, o obowiązkach pieszego, czy jest w stanie ocenić, czy odległość i prędkość zbliżającego się pojazdu pozwala mu bezpiecznie wejść na przejście dla pieszych.

Jeżeli ta poprawka nie otrzyma akceptacji wysokiej podkomisji, mamy troszeczkę zmienioną redakcję tej poprawki, która prawdopodobnie byłaby bardziej akceptowalna, ale wydaje mi się, że zatrzymanie się przed przejściem dla pieszych daje wystarczająco dużo czasu na to, żeby jednak zwiększyć tę ocenę zagrożenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan poseł Szczerba.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, konkludując, chciałbym po pierwsze powiedzieć, że jesteśmy otwarci na dyskusję i, mając tak zacne grono ekspertów, które jest dzisiaj z nami na posiedzeniu podkomisji, co do kwestii zatrzymania się nie jesteśmy, można powiedzieć, ortodoksyjni w tym sensie, że jesteśmy gotowi na modyfikację, jeżeli argumenty, które państwo ewentualnie przytoczycie czy przedstawicie, nas przekonają. Uważamy jednak, że jakaś forma odpowiedzialności pieszego powinna pozostać.

W związku z powyższym tym krokiem drugim ewentualnie, o którym mówił pan poseł Lasek, byłoby usunięcie tego słowa… Byłby po prostu inny zapis: „Przed wejściem na jezdnię pieszy jest obowiązany upewnić się, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa”. Bez tego wymogu zatrzymania się, które było w naszej opinii jakąś formą zasygnalizowania gotowości przejścia. Chciałbym pokazać… Od samego początku deklarowaliśmy elastyczność, chcąc, żeby te przepisy docelowe były jak najbardziej zrozumiałe, niepozostawiające wątpliwości, ale również jeszcze bardziej chroniące pieszego w ruchu drogowym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę teraz stronę rządową, żeby w skrócie odniosła się do kolejnych zgłoszonych poprawek – pana posła Sośnierza, pani poseł Dziemianowicz-Bąk oraz panów posłów Laska i Szczerby.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, do poprawki pana posła Sośnierza odnosimy się negatywnie. W naszej ocenie propozycja rządowa, w której jest określone, że pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma zachować szczególną ostrożność, wypełnia intencję, którą przedstawił w tej poprawce pan poseł, ponieważ pieszy, który wchodzi na przejście dla pieszych, zachowując szczególną ostrożność, nie zmusi kierującego do intensywnego, gwałtownego czy nagłego hamowania. Wtedy, kiedy każdy będzie stosował się do tego przepisu, nie będzie dochodziło do takich sytuacji w rzeczywistości.

Negatywnie też odnosimy się do poprawek złożonych przez Lewicę i przez Koalicję Obywatelską. Pojawiające się sformułowanie „oczekujący na przejście dla pieszych” już wcześniej w 2015 r. było forsowane, natomiast z tego, co wiem, ono było głównie powodem, że ten projekt nie przeszedł wtedy całej ścieżki legislacyjnej. Były duże obawy, duże wątpliwości interpretacyjne, kim jest oczekujący, w jaki sposób kierowca ma rozpoznać oczekującego na przejście dla pieszych. My te obawy i wątpliwości w tej chwili podtrzymujemy. Uważamy to sformułowanie za mało precyzyjne, nieostre. Może ono przynieść skutek odwrotny do zamierzonego. Dlatego do tej poprawki odnosimy się również negatywnie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Do poprawki pani poseł Dziemianowicz-Bąk i poprawki panów posłów państwo odnieśli się całościowo. Tak?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, ponieważ one są tożsame, pokrewne, zbliżone. Pojawia się ten „oczekujący na przejście”…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przechodzimy do głosowania. Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

Legislator Jarosław Lichocki:

W kwestii porządkowej. Proponowalibyśmy jako najdalej idące poprawki pana posła Sośnierza, przy czym poprawkę nr 2 w tym pliku – która została oznaczona nr 2 – proponowalibyśmy głosować łącznie z poprawką nr 24. Dlaczego? Otóż naszym zdaniem te poprawki powinny być głosowane, nawet nie mogą, lecz powinny być głosowane z tymi zmianami dotyczącymi art. 26 z tego tytułu, że art. 13 jest skorelowany z art. 26 zarówno w projekcie rządowym, jak i powinny być skorelowane w ustawie matce, ponieważ w obu tych przepisach mówi się o pierwszeństwie pieszych i tych przesłankach czy elementach dotyczących czy wchodzenia na przejście, czy zbliżania się do przejścia, czy oczekiwania na wejście na przejście dla pieszych. Zatem poprawka nr 2 pana posła Sośnierza łącznie z poprawką nr 24.

Następnie proponowalibyśmy głosowanie poprawek dotyczących art. 13 i 26 zgłoszonych przez Koalicję Obywatelską, które też zawierają pewne rozwiązania dalej idące niż poprawki Lewicy. Poprawki Lewicy odnoszą się bowiem wyłącznie do tego elementu oczekiwania na wejście na przejście. Tutaj w naszej ocenie troszeczkę dalej idą poprawki Koalicji Obywatelskiej.

Więc w kolejności – poprawki posła Sośnierza, poprawki Koalicji Obywatelskiej i poprawki Lewicy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze państwu wnioskodawcom dam minutę na ewentualne odniesienie się do uwag strony rządowej.

Pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

À propos tego, co Biuro Legislacyjne zaproponowało, czyli głosowania łącznie z poprawką 24 z mojego pliku. Ale nie wiem, czy państwo zwróciliście uwagę, że tam są trzy warianty tej zmiany. W związku z tym nie możemy na tym etapie…Wiem, że to są rzeczy powiązane, ale ponieważ są tam trzy warianty, znaczy poprawki 23 i 25…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, na początku zwracałem uwagę, żeby pan się zdecydował…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

…również dotyczą tej samej zmiany, to nie jesteśmy w stanie teraz wybrać tego wariantu…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

…który wariant pan wybiera.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Słucham.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pan się zdecydował, który wariant pan wybiera, bo to jest…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

One są od najdalej idącego. Podkomisja zdecyduje, który wariant wybiera…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To pan musi zdecydować. Nie można dawać pięciu wariantów do tego samego artykułu w zależności od tego, który się – że tak powiem – spodoba podkomisji, bo to…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

…właśnie można…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

…jest pana wybór. Pan jest wnioskodawcą. Materia odnosi się do konkretnego artykułu.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

No właśnie można – od najdalej idących do najmniej daleko idących są ułożone.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo pana proszę, żeby pan… tak jak przyjęliśmy tę formułę, która została przed chwilą jakby skonkludowana w opinii Biura Legislacyjnego. To jest oczywiste.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie rozumiem. Są trzy warianty dotyczące zmiany art. 26, tak jak są cztery czy pięć wariantów dotyczących art. 13. W związku z tym nie możemy na tym etapie zdecydować, który z tych wariantów będzie wybrany na dalszym etapie. Dlatego moim zdaniem łączne głosowanie – jakkolwiek rozumiem, dlaczego pan to proponuje – nie może być przeprowadzone, bo jest do rozstrzygnięcia…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle, podkomisja musi przedłożyć sprawozdanie swoich prac Komisji Infrastruktury. Będzie pan mógł potem ewentualnie w trakcie dalszych prac składać czy wniosek mniejszości, czy wnioskować po prostu do innych artykułów i rozwiązań, które są proponowane w tej ustawie.

Teraz pan poseł Szczerba jeszcze. Minuta.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Nie ukrywam, że oczekiwalibyśmy jednak odniesienia się ekspertów do tej propozycji związanej z oczekiwaniem na przejście dla pieszych. Jak powiedziałem, nie ukrywam, że pan premier Morawiecki rozbudził również nasze nadzieje. Treść, którą przytoczyła pani poseł, ale którą ja chciałbym również wysokiej podkomisji przypomnieć, była jednoznaczna. Nie może być tak… Przepraszam, wprowadzimy pierwszeństwo pieszych jeszcze przed wejściem na przejście. Nie może być tak, że sądy obarczają winą za wypadek starszą, prawie 80-letnią panią z ograniczoną ruchomością, bo wtargnęła na pasy. To powiedział pan premier w exposé, więc nasza propozycja, nasza poprawka, jakby służy skonsumowaniu tej deklaracji politycznej. Ponawiamy prośbę o dokonanie analizy zgłoszonej propozycji w odniesieniu do przepisów obowiązujących na Litwie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pani poseł Dziemianowicz-Bąk.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Chciałabym się przychylić do wniosku mojego przedmówcy. Nie przekonują ani mnie, ani ekspertów, również tych ekspertów, z którymi mieliśmy okazję rozmawiać na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, że termin „pieszy oczekujący na przejście" jest jakoś trudniejszy do zrozumienia niż np. „pieszy wchodzący na przejście". Tym bardziej że – jak już mówiłam – w wielu państwach Europy pieszy ma pierwszeństwo jeszcze przed wkroczeniem bezpośrednio na przejście dla pieszych. Norwegia, Dania, Finlandia, w ogóle większość państw Europy Zachodniej, są takie państwa, w których ten oczekujący nawet nie musi wykazać wyraźnego zamiaru wejścia, żeby to pierwszeństwo mu przysługiwało. I jakoś w tych państwach jest możliwe wyinterpretowanie tej sytuacji, a statystyki pokazują, że są to państwa, które cieszą się po prostu większym bezpieczeństwem i ochroną słabiej chronionych czy niechronionych uczestników ruchu drogowego. Prosilibyśmy ewentualnie o głębsze uzasadnienie negatywnej opinii niż problemy interpretacyjne, ponieważ to nie jest satysfakcjonujące w tym sensie, że wszystkie terminy – „pieszy wchodzący", „przebywający", „przechodzący" – wymagają jakiegoś rodzaju interpretacji.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zapytam się, pani poseł, żeby nie powtarzać wielokrotnie tej dyskusji, która się już odbyła na posiedzeniu Komisji w pierwszym czytaniu i dzisiaj…

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Oczywiście na posiedzeniu Komisji możemy uzyskać taką głębszą…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tylko zapytam się, bo będziemy głosowali w kolejności zaproponowanej przez Biuro Legislacyjne, czyli najpierw poprawki pana posła Sośnierza, później z przedłożenia Koalicji Obywatelskiej z druku nr 48 i następnie projektu Lewicy. Mam tylko pytanie, czy do zmiany nr 1 w art. 13 strona rządowa ma jeszcze jakieś autopoprawki, czy podtrzymuje w całości te zapisy, które są w druku nr 803, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o zmianę nr 1, to nie proponujemy z naszej strony żadnych zmian.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do głosowania. Wszyscy są tutaj obecni? Są.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem poprawki zaproponowanej przez pana posła Sośnierza? One są oznaczone jako 2 oraz 24.

Jeszcze Biuro Legislacyjne, tak?

Legislator Jarosław Lichocki:

Przepraszam najmocniej, w tych poprawkach zgłoszonych przez pana posła Sośnierza rzeczywiście jest kilka wariantów poprawek dotyczących art. 13 i kilka wariantów poprawek dotyczących art. 26. Nie jesteśmy w stanie – bez decyzji pana posła Sośnierza – ocenić które warianty z którymi idą w parze. Więc proponowalibyśmy głosowanie rozdzielne, tak żeby nie wyeliminować żadnej poprawki i nie zabierać uprawnienia do zgłaszania poprawek panu posłowi. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jaka jest opinia rządu co do poprawek pana posła Sośnierza?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Wyraziłem już swoją opinię negatywną.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem poprawek pana posła Sośnierza 2 i 24? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Wszyscy z państwa głosowali? Proszę o podanie wyników. Trzy osoby są poza salą, tak że poczekamy jeszcze chwilę. Oczywiście, przepraszam, mój błąd.

Za – 0, przeciw – 9, wstrzymało się – 0. Propozycja nie uzyskała poparcia.

Przechodzimy teraz do poprawek zgłoszonych przez Koalicję Obywatelską. To jest do art. 13 i 26. Stanowisko rządu jest też negatywne, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do głosowania…

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Jak rozumiem, propozycja jest taka, żeby te poprawki głosować również łącznie. Czy można mieć wniosek o to, żeby poprawki zgłoszone przez Koalicję Obywatelską były głosowane rozłącznie?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak zrozumiałem rekomendację Biura Legislacyjnego, żeby głosować je łącznie.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

To są dwie poprawki alternatywne, jedna jest dalej idąca, druga nie jest tak daleko idąca. Nasz stosunek do nich będzie odmienny.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Mówimy o kilku grupach poprawek. Koalicja, jak rozumiem, zgłasza dwie poprawki dotyczące art. 13 i 26, w tym dwa warianty dotyczące art. 26. Więc najpierw głosujemy dwie poprawki dotyczące art. 13 i 26 w pierwszym wariancie, a potem w drugim wariancie.

Poseł Maciej Lasek (KO):

A potem w drugim wariancie z innym punktem 1b.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze.

Kto jest za poprawkami zaprezentowanymi przez panów posłów Laska i Szczerbę? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników. Za głosowało 3 posłów, przeciw 5, 1 osoba wstrzymała się od głosu. Poprawka nie uzyskała większości.

Teraz przechodzimy do tej poprawki, którą zgłosiła Koalicja Obywatelska, z tą zmianą drugą z nowym brzmieniem ust. 1b.

Kto jest za?

Stanowisko rządu jest negatywne, jak rozumiem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za? Proszę o oddanie głosu. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Wszyscy z pań i panów posłów głosowali. Proszę o podanie wyników.

Poprawka nie uzyskała większości. Za głosowało 4 posłów, przeciw 5, nikt się nie wstrzymał.

Teraz poprawka Lewicy.

Stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Głosujemy. Kto jest za poprawką Lewicy do zmiany nr 1? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Mamy komplet. Proszę o podanie wyników.

Poprawka nie uzyskała większości. Za poprawką było 4 posłów, przeciw 5, nikt się nie wstrzymał.

Teraz, jak rozumiem, panie mecenasie, jeszcze rozdzielne głosowania z zestawu pana posła Sośnierza. Tak?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To proszę bardzo. Ma pan je też przed sobą.

Proszę, pan poseł.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Drugi wariant, czyli poprawka nr 3, usuwa to, co skrytykował pan minister, czyli komplementarne doprecyzowanie dotyczące wtargnięcia na przejście. Wprawdzie nie zgadzam się z tym uzasadnieniem, bo jednak kierowcom, mimo że nakazujemy im zachować

szczególną ostrożność, doprecyzowujemy, że ma ona polegać na np. dostosowaniu prędkości, ale skoro pan minister to skrytykował, czego się spodziewałem, to jest wariant, który ten element usuwa.

Czyli tutaj są dwa elementy – zniesienie zakazu przechodzenia poniżej 100 m od przejścia i usunięcie tej iluzorycznej poprawki rządowej, właściwie tylko redakcyjnej, dotyczącej pieszego wchodzącego. Rozumiem, że trzeba jakoś wybrnąć z tego, że premier coś tam chlapnął w czasie swojego exposé, ale wiem, że pan minister na pewno wie – nie przyzna tego głośno – że to, co robimy, nie ma sensu i że ta zmiana jest czysto redakcyjna, wprowadzi tylko zamieszanie terminologiczne, więc te dwa elementy są tutaj zachowane.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne, jeżeli chodzi o ten pierwszy element. W tej chwili w art. 14 ustawy istnieje już przecież zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych. Tak że taki przepis już obecnie obowiązuje.

Natomiast jeżeli chodzi o odniesienia do exposé pana premiera Mateusza Morawieckiego, to, jak zostało zacytowane, pan premier w żadnym miejscu nie powiedział o pierwszeństwie dla pieszych, którzy oczekują na wejście na przejście dla pieszych. Tak że tutaj mamy do czynienia z nadinterpretacją słów, które powiedział pan premier podczas exposé, przez państwa posłów z opozycji.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za tym wariantem brzmienia art. 13 pana posła Sośnierza, proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Głosowało 9 osób. Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za, przeciw 9, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Czy jeszcze mamy tutaj jakiś kolejny wariant, panie mecenasie?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, panie przewodniczący. To jest jeszcze poprawka nr 4 i poprawka nr 5, a także nr 6.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeśli chodzi o poprawkę nr 4, to jest to usunięcie proponowanej zmiany, czyli powrót do obecnego status quo. To jest dyskusyjne, czy dalej idąca jest ta poprawka czy piąta i szósta, które są rozłączne. Ułożyłem to w ten sposób. Nie wiem, czy Biuro ma zastrzeżenia co do tego, czy możemy w tej kolejności to głosować.

Legislator Jarosław Lichocki:

W naszej ocenie ta jest najdalej idąca ze wszystkich poprawek, jakie dzisiaj głosowaliśmy.

Podpowiedź dla pana posła – ewentualnie na kolejnych etapach procesu legislacyjnego w konsekwencji należałoby też skreślić zmianę nr 5, prawdopodobnie. Jeśli skreślamy jedynkę, to także zmiany dotyczące art. 26.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czyli teraz łącznie głosowalibyśmy czwartą i piątą?

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie. Czwarta, piąta i szósta to są inne warianty trzynastki. Natomiast jeżeli przejdzie czwarta, to wtedy skreślamy piątą i szóstą.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Przechodzimy do głosowania. Stanowisko rządu jest – jak rozumiem – negatywne.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Stanowisko rządu jest negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Głosujemy poprawkę nr 4 pana posła Sośnierza. Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników.

Za poprawką nikt nie głosował, przeciw było 9, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Przechodzimy do głosowania nad poprawką nr 5 pana posła Sośnierza – nadanie nowego brzmienia w art. 1 w ust. 1 lit. b.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

To jest poprawka zakładająca ten scenariusz, który… Przepraszam, że państwu…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Stanowisko rządu jest negatywne? Tak.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

…wcześniejszych. Ona polega na doprecyzowaniu, że to pierwszeństwo przechodzącego pieszego nie dotyczy również autobusu przewożącego stojących pieszych. Z uzasadnienia wynika, że ustawodawca zdaje sobie sprawę, że nie jest dobrym pomysłem, żeby tramwaj hamował przed pieszym ze względu na bezpieczeństwo stojących w nim pieszych. Ale to samo dotyczy przecież autobusu przewożącego stojących pieszych. W związku z tym, jeżeli zdecydujemy się jednak pozostawić ten przepis, to proponuję doprecyzowanie, że również autobus przewożący stojących pasażerów jest wyłączony z tego przepisu. Podobnie jak tramwaj.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Głosujemy. Kto jest za poprawką oznaczoną jako 5 w zestawie poprawek pana posła Sośnierza? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników.

Nikt nie był za, przeciw 9, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Przechodzimy do poprawki nr 6.

Stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

To jest poprawka pozwalająca na przechodzenie mniej niż 100 m od pasów, czyli coś, co wszyscy posłowie robią tutaj, na ulicy Wiejskiej. Uważam, że nieprzyjęcie tej poprawki jest aktem niedopuszczalnej hipokryzji z naszej strony. Chyba nie oczekujemy, że jesteśmy obywatelami lepszej kategorii i nam wolno przechodzić 30 m od przejścia, a innym obywatelom nie wolno przechodzić. Apeluję jednak o rozsądek i przyjęcie tej poprawki, zwłaszcza, że ona jest źródłem zła, tego produkowania przejść dla pieszych w nieprawdopodobnych ilościach.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Stanowisko rządu do tej poprawki.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Już wypowiedziałem – negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za poprawką oznaczoną jako szósta w zestawie pana posła Sośnierza? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za, 9 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Przechodzimy do głosowania nad poprawką nr 7.

Głos z sali:

Nie, teraz wracamy do tekstu naszego…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Rozpędziłem się.

Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

W naszej ocenie najdalej idąca jest poprawka Lewicy, która zmierza do skreślenia pkt 2. W następnej kolejności poprawka nr 7 pana posła Sośnierza.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Siódemka dodaje pkt 1a. Jest wcześniejsza niż skreślenie pkt 2?

Legislator Jarosław Lichocki:

Generalnie z poprawką nr 7 poprosimy o wyjaśnienia. Wydaje się, że ona dotyczy art. 14. Zmiana nr 2 też dotyczy art. 14 w przedłożeniu rządowym. Wydaje się, że pan poseł zmierza do dodania zmiany, ale w ramach zmiany nr 2. Jeżeli klub Lewica zmierza do skreślenia całkiem tej zmiany drugiej, to pańska poprawka jest wtedy bezprzedmiotowa.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Moja ósma jest tożsama z wnioskiem Lewicy, bo to też jest skreślenie ust. 2.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak. Dokładnie. Więc te poprawki mogą być głosowane łącznie. One są najdalej idące.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przechodzimy teraz do zmiany nr 2. Głosujemy skreślenie pkt 2.

Kto jest za?

Pani poseł jeszcze chciała zabrać głos w tej sprawie. Bo to jest państwa najdalej idąca poprawka.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Tak, to jest najdalej idąca poprawka w zmianie nr 2, to znaczy skreślenie całkowicie tego zapisu, bo, jak też dzisiaj usłyszeliśmy, mniej niż 1% pieszych korzystających z telefonu czy urządzenia elektronicznego w ogóle powoduje wypadki. Natomiast gdyby ta poprawka – rozumiem, że za chwilę będziemy przechodzić do mniej radykalnych wariantów – nie uzyskała uznania, to absolutnym minimum naszym zdaniem jest doprecyzowanie tego zapisu. Bo padały dzisiaj w dyskusji eksperckiej też argumenty, słuszne argumenty, że w chwili, kiedy wprowadzono zakaz korzystania kierującym pojazdu podczas jazdy z telefonów komórkowych, to wprowadzono ten zakaz zapisem, że jest to zakaz korzystania z telefonu podczas jazdy w sposób wymagający trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku, co jest bardzo precyzyjnym zakazem, precyzyjnym określeniem.

W projekcie rządowym dotyczącym zakazu korzystania przez pieszych z urządzeń elektronicznych jest to zapisane w sposób dalece podlegający interpretacji i taki, że praktycznie nie można się zorientować, o jakie urządzenia elektroniczne i o jaki sposób ich użytkowania by chodziło. Przypominam, że urządzeniami elektronicznymi są nie tylko telefony komórkowe, są to także słuchawki, które mogą służyć do słuchania muzyki, ale jest to i aparat słuchowy, jest to sygnalizacja świetlna, która może być popsuta, migać i prowadzić do ograniczenia możliwości obserwacyjnych, więc jest to zapis bardzo nieprecyzyjny. Dlatego proponujemy, ale jak rozumiem przedstawienie tej poprawki, jej mniej radykalnej treści, będzie dopiero później. Tak? Dobrze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, pan poseł Sośnierz też w tej sprawie. Tak?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Tak. Bo to jest tożsama poprawka z moją. Moje uzasadnienie jest inne. To jest ósma poprawka w moim zestawie – też skreślenie pkt 2. Sto innych powodów. Jeśli chodzi o statystyki, to nie zgodzimy się, bo znacznie częściej jest to oczywiście przyczyną wypadków. Natomiast ja konsekwentnie sprzeciwiam się tworzeniu takich przestępstw i wykroczeń

bez poszkodowanych zarówno w stosunku do kierowców, jak i w stosunku do pieszych. W związku z czym samo niepoświęcanie należytej uwagi raz, że jest trudne do zbadania, a dwa, że nie stanowi pogwałcenia niczyjej wolności, niczyjego prawa. W związku z tym uważam, że ten przepis jest przykładem kolejnego zbędnego regulacjonizmu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Stanowisko rządu do tych propozycji.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu negatywne. Państwo w swoich wypowiedziach kilka chwil wcześniej powoływali się na przykład Litwy. A właśnie na Litwie zostały skonstruowane – bodajże dwa lata temu – takie przepisy, które zabraniają przejścia przez przejście dla pieszych z telefonem czy innym urządzeniem elektronicznym, i przyniosły one skutek. Przyniosły one wyraźne spadki wypadków drogowych na przejściach dla pieszych. Tak że na ten model my kształtujemy te obecne przepisy. Dlatego uważamy, że on powinien być zawarty w rządowym przedłożeniu.

Natomiast odnosząc się do poprawki pani poseł Dziemianowicz-Bąk… Tylko sekundkę, znajdę…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Do tego przejdziemy. Chciałbym zaproponować…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

…łączne głosowanie, bo to jest tożsame – i wniosek Lewicy o skreślenie tego, i pana posła Sośnierza.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Negatywne stanowisko rządu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proponuję najpierw przejść do głosowania, a później poproszę panią poseł o krótkie uzasadnienie – i Biuro Legislacyjne – tej zmiany do tego artykułu.

Kto jest za poprawkami pana posła Sośnierza oraz klubu Lewicy, proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Są wyniki. Za była 1 osoba, przeciw 7, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Teraz, jak rozumiem, nowa wersja propozycji pani poseł Dziemianowicz-Bąk w tym punkcie.

Proszę bardzo, udzielam pani głosu.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję. Chodziłoby tutaj o nadanie następującego brzmienia: „korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia na jezdnię lub torowisko lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również na przejściu dla pieszych, polegającego na utrzymaniu wzroku na ekranie telefonu lub ekranie innego urządzenia elektronicznego”. Tak jak powiedziałam, taka propozycja byłaby analogicznym wprowadzeniem zakazu korzystania z urządzeń elektronicznych do tego zakazu, jaki obowiązuje kierowców. Jest to podobny, zbliżony poziom precyzji uniemożliwiający czy nie prowokujący orzekania o winie pieszych w sytuacji, w której po prostu mieli przy sobie albo korzystali z urządzeń elektronicznych…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pani poseł ma na piśmie tę poprawkę?

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Tak. To jest poprawka nr 6 na drugiej stronie zestawu.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Stanowisko rządu do tej propozycji.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne. Gdybyśmy przyjęli ten przepis, to znaczy, że zalegalizowalibyśmy trzymanie telefonu przy uchu i prowadzenie rozmowy w takim tradycyjnym trybie. A uważam, że przechodzenie przez jezdnię ze słuchawką przy uchu jest równie niebezpieczne jak pisanie SMS-ów przez telefon czy korzystanie z portali społecznościowych przez osoby, które przechodzą przez jezdnię na przejściu dla pieszych czy w każdym innym miejscu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za propozycją pani poseł Dziemianowicz-Bąk? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

4 osoby za, przeciw 5, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Jeszcze Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Mamy uwagę dotyczącą klauzuli generalnej użytej w zmianie nr 2. Otóż w naszej ocenie to określenie: „w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni" może budzić wątpliwości interpretacyjne właśnie z uwagi na to, że stanowi tę klauzulę generalną.

Natomiast prosilibyśmy stronę rządową o rozważenie zmian redakcyjnych w tym przepisie. W naszej ocenie byłby on bardziej czytelny, gdybyśmy dokonali pewnych przesunięć leksykalnych i nadali mu brzmienie: „korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko oraz na przejściu dla pieszych w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych". Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Strona rządowa wyraża zgodę na tego typu zmiany redakcyjne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę jeszcze raz o odczytanie prawidłowo tego brzmienia po poprawkach.

Legislator Jarosław Lichocki:

Oczywiście, panie przewodniczący. Pkt 8 otrzymałby brzmienie: „korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko oraz na przejściu dla pieszych w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do zmiany nr 3.

Jeszcze coś zostało, panie pośle? To proszę tutaj pilnować, bo pan poseł tyle tych poprawek pozgłaszał, że można się po prostu pogubić.

Teraz siódma poprawka w zestawie poprawek pana posła Sośnierza. Pan ich pozgłaszał trzydzieści kilka…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Liczę, że to nie pójdzie na darmo. Jeśli chodzi o tę poprawkę…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę. Jedna minuta na uzasadnienie.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jeśli chodzi o tę poprawkę, to jest to doprecyzowanie przepisu, który obecnie właściwie zupełnie zakazuje wkraczania pieszemu zza przeszkody. To oznacza, że jeśli przed przejściem stoi nieprawidłowo zaparkowany pojazd, to pieszy właściwie nie ma możliwości skorzystania z tego przejścia, nawet upewniając się, że droga jest pusta.

Wydaje mi się, że ten przepis jest zbyt daleko idący i należy go doprecyzować, chociażby w taki sposób, jak zaproponowałem, żeby nie stanowiło to jakiegoś irracjonalnego zakazu wkraczania zza przeszkody, zwłaszcza że jest on bardzo ogólny – inna przeszkoda

ograniczająca widoczność drogi. Jeśli krzaki są po kolana, to też trochę ograniczają widoczność drogi, ale nie jest to znowu chyba powód, żeby zakazywać wejścia pieszemu. Przepis jest zbyt ogólny. Myślę, że dodanie „bez upewnienia się, że nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu" spowoduje, że będzie on bardziej życiowy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję.

Przechodzimy do głosowania. Stanowisko rządu, jak rozumiem, jest negatywne, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za poprawką pana posła Sośnierza? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za, przeciw 9, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Teraz poprawka nr 9 w tym zestawie. Tak?

Panie pośle.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

To jest poprawka, która usuwa ten kuriozalny przepis zezwalający de facto rowerzyście na wtargnięcie na jezdnię przed jadący pojazd. Przepis, który lekceważy prawa fizyki i był przyczyną wielu nieszczęść, zresztą eksperci też się tu wypowiadali, że jest to zmiana nieprzemyślana. Dodatkowo według tego przepisu nie traktuje się jako włączającego się do ruchu również tego, kto wjeżdża na drogę dla rowerów, czyli jeden rowerzysta może wtargnąć bezpośrednio przed drugiego i nie stanowi to w myśl tego przepisu naruszenia przepisu. Przynajmniej w tym punkcie można to z innego punktu próbować dowodzić, ale wydaje mi się, że trudno zrozumieć intencje ustawodawcy…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mamy uzasadnienie przy tej poprawce.

Strona rządowa – stanowisko negatywne.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Do tego projektu ustawy negatywne, panie pośle. Do tego projektu ustawy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Prosilibyśmy pana posła o wskazanie związku tej poprawki z przedłożeniem którymkolwiek, złożonym w drukach rozpatrywanych dzisiaj na posiedzeniu podkomisji, bo mamy obawy, czy ta poprawka nie wykracza poza zakres dopuszczalnych poprawek. To znaczy, czy wiąże się nie z ustawą nowelizowaną, nie z prawem o ruchu drogowym, lecz z kwestią, która jest poruszana na posiedzeniu podkomisji, czyli piesi…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Piesi, rowerzyści, tak zwane bezpieczeństwo słabszych uczestników ruchu. Moim zdaniem wiąże się.

Legislator Jarosław Lichocki:

Mamy wątpliwości w tym zakresie. Czy ta poprawka nie omija przepisów o inicjatywie ustawodawczej i trzech czytaniach. Podobne uwagi dotyczą także poprawki nr 10.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jest wniosek Biura Legislacyjnego. Czy w państwa ocenie ona ma być poddana pod głosowanie czy nie?

Legislator Jarosław Lichocki:

To jest decyzja wysokiej podkomisji. Natomiast my zgłaszamy wątpliwości i te wątpliwości albo zdaniem podkomisji będą przez pana posła rozwiane, albo nie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za poprawką pana posła Sośnierza? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Za poprawką nikt nie głosował, przeciw 9, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Teraz przechodzimy do…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wycofuję poprawkę nr 10. Widzę, że sprawa jest beznadziejna. W związku z tym…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Poprawka nr 10 wycofana.

Przechodzimy teraz do zmiany nr 3. Czy do zmiany nr 3 pan poseł Sośnierz ma poprawkę?

Poprawka oznaczona jako 11. Proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

To jest poprawka usuwająca zbędny przepis, sztywno regulujący odstęp między samochodami na drogach ekspresowych i autostradach. Wydaje się, że jest to kolejny przejaw regulacjonizmu, chęci drobiazgowego regulowania złożoności życia za pomocą regułek. Jest to przepis nieegzekwowalny, trudny do interpretacji w praktyce, znaczy trudny do wyznaczenia percepcyjnego tej odległości w praktyce. W związku z tym wydaje mi się, że dotychczasowe przepisy są wystarczające. Nie ma żadnego powodu sądzić, że samo sformułowanie takiego a nie innego zalecenia spowoduje, że uczestnicy ruchu zaczną się inaczej zachowywać. W związku z tym postuluję skreślenie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Przechodzimy do głosowania.

Strona rządowa, jak rozumiem…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu negatywne. Po pierwsze, policja posiada urządzenia, które potrafią mierzyć odległości między pojazdami. Będą one wykorzystywane w tego typu sytuacjach. A po drugie – same pojazdy najnowszej generacji są wyposażone również w tego typu urządzenia, które pokazują odległość między danym pojazdem a tym poprzedzającym. Tak że od strony praktycznej jest to przepis prawa, który będzie egzekwowalny.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ale niekoniecznie według tego algorytmu te pojazdy pokazują…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przechodzimy do głosowania.

Kto jest za poprawką pana posła Sośnierza oznaczoną jako nr 11? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za, 9 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Teraz kolejna poprawka z zestawu poprawek pana posła Sośnierza. To jest 12. Tak?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Tak. Chyba tak, jeśli nie ma nic wcześniejszego. To jest poprawka, która zastępuje obecną regulację. Skoro już upieramy się to regulować, to wydaje się, że znacznie łatwiejszą percepcyjnie poprawką jest regulacja nakazująca zachować 2-sekundowy odstęp. Policzenie odstępu w sekundach, obserwując mijanie przez pojazdy jakiegoś punktu odniesienia, jest dużo łatwiejsze dla kierującego niż liczenie w metrach. Wiele osób ma trudności w wyobrażeniu sobie, zwłaszcza podczas jazdy, odległości 70 m, ustawicznego dzielenia

swojej prędkości przez dwa i przeliczanie tego. Wydaje się, że jeśli już chcemy to regulować, to ten sposób jest dużo bardziej rozsądny.

Dodatkowo tutaj są doregulowane chyba też zgodnie z intencją ustawodawcy te wyjątki, które miały dotyczyć tylko jednojezdniowych ekspresówek, a sformułowane zostały szerzej, z drugiej strony – na wzór łotewski dodajemy wyjątek dotyczący natężonego ruchu i zatrzymywania się.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Stanowisko rządu negatywne, jak rozumiem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu negatywne. Wydaje nam się – przynajmniej mnie osobiście – że ktoś, kto ma prawo jazdy, potrafi podzielić prędkość, którą jedzie, przez dwa i nie powinien mieć z tym większego problemu. To po pierwsze. A po drugie – jak powiedziałem wcześniej, są urządzenia w dyspozycji policji, które mierzą odległość, nie mierzą sekund między pojazdami, ale mierzą odległość między pojazdami jadącymi jeden za drugim. Dlatego wartość wyrażona w metrach jest tą wartością łatwiejszą.

Natomiast jeżeli chodzi o kierowców, są też słupki co 100 m, które określają odległość na drogach szybkiego ruchu. I one też mogą posłużyć do tego, aby jechać z tą minimalną różnicą. Podkreślam – to jest minimalna różnica. Jeżeli prędkość pojazdu będzie wynosiła 140 km/h, to 70 m to jest ta minimalna różnica między pojazdem, który się prowadzi, a tym poprzedzającym. Jeżeli ta odległość będzie większa, nic złego się nie dzieje. Prawo łamane nie jest. Tak że są możliwości, są dostępne środki do tego, aby tę granicę metrową, aby tę odległość metrową mierzyć.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie dopuszczam do dyskusji, panie pośle.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za poprawką pana posła Sośnierza? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Po tym głosowaniu ogłaszam 5 minut przerwy technicznej.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

I jeszcze jeden argument. Tutaj współpracownicy mi przypomnieli, że w polskim systemie prawnym istnieje już określona w metrach minimalna odległość między pojazdami np. w tunelach. To jest 80 m. Tak że nie ma z tym problemu. Nikt nie widzi żadnego problemu. Tak że powielamy rozwiązania, które funkcjonują już w polskim systemie prawnym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę sekretariat o pokazanie wyników.

Nikt nie był za, 9 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Ogłaszam 5 minut przerwy.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Wznawiam posiedzenie podkomisji. Przechodzimy teraz do rozpatrzenia w tym zestawie poprawek pana posła Sośnierza chyba 13, która jeszcze odnosi się do zmiany nr 3 do art. 19.

Panie pośle.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ona ogranicza się tylko do doprecyzowania wyjątków od zasady zachowania odstępu. Wyjaśniałem już to wcześniej.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu jest negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Kto jest za poprawką pana posła Sośnierza? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za, 9 osób przeciw, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Przechodzimy teraz do zmiany nr 4. Chcę przy okazji, panie pośle, wspomnieć o tym, że część pana poprawek tych, które jeszcze nie były rozpatrywane, one są jakby poza zakresem tej nowelizacji. Tak że ja w uzgodnieniu z podkomisją nie dopuszczę do głosowania tych poprawek, tym bardziej że salę mamy do godz. 17.00, w międzyczasie będzie jeszcze głosowanie… Nie będzie głosowań w Sejmie, czyli będziemy pracować bez przerwy, to tym lepiej. Tak że uprzedzam tutaj, żeby pan nie miał o to pretensji. Ale to dotyczy wszelkich projektów, które są rozpatrywane. Poprawki, które są poza zakresem, nie mogą być w takim trybie opiniowane, głosowane i przedkładane do sprawozdania.

Przechodzimy do zmiany nr 4 do art. 20.

Kto z państwa posłów zgłaszał poprawki do tej zmiany?

Mamy coś tutaj? Cztery poprawki. Tak? Tyle tych poprawek. To świadczy o tym, że posłowie mają dużo wolnego czasu. Mówię to pół żartem, pół serio.

Proszę bardzo, Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Proponowalibyśmy rozpocząć od poprawki nr 15, mimo że ona jest po 14, ale jest dalej idąca, bo skreśla całą zmianę nr 4.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jasne. Kto jest za poprawką nr 15 pana posła Sośnierza?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

To wyjaśnię krótko. Chodzi o usunięcie przepisu zmniejszającego prędkość w nocy do 50 km/h. To jest absolutne dziwactwo. Nie ma żadnych danych, które wskazywałyby na to, że jazda z prędkością pomiędzy 50 a 60 km/h w nocy jest jakąś istotną przyczyną wypadków. Pytałem o te dane. Nie dostałem takich danych. Pan dyrektor Konrad Romik podał tylko dane dotyczące ogółem wypadków w nocy. Ale to w żaden sposób nie dotyczy uzasadnienia tej nowelizacji. W związku z tym jest to kolejne legalizowanie hipokryzji, które polega na tym, że wszyscy ten przepis i tak łamią, a my będziemy licytować się w dół, żeby jeszcze bardziej ograniczać to, czego i tak nikt nie przestrzega.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jak rozumiem, jeżeli to jest stanowisko, które stoi w sprzeczności z przedłożeniem rządowym, to stanowisko rządu jest negatywne, panie ministrze

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Stanowisko rządu jest negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za poprawką oznaczoną jako 15 w zestawie poprawek pana posła Sośnierza? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za, 8 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Proszę Biuro o podpowiedź, co teraz głosujemy. Którą w kolejności poprawkę?

Legislator Jarosław Lichocki:

14 i potem 16.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Z tego zestawu poprawek. Tak?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak, panie przewodniczący.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Poprawka nr 14 – jeśli ustawodawca dostrzega potrzebę ujednolicenia prędkości w dzień i w nocy, to ujednolicajmy ją, ale w kierunku 60 km/h, czyli tak jak większość ludzi jeździ. Z badań wynika, że 90% kierowców lekceważy ten przepis, ale to są zaniżone staty-

styki, bo 90% tylko w danym momencie. Myślę, że gdyby patrzeć na to w szerszej skali, to 100% kierowców albo blisko 100% kierowców lekceważy ten przepis w różnych okolicznościach. Wiadomo, że jest on kompletnie nieżyciowy. Nawet radiowozy rzadko kiedy tak jeżdżą. Tylko L-ki na egzaminie jeżdżą 50 km/h w każdym przypadku po mieście. W związku z tym jest to legalizacja hipokryzji. Jest to nauka dla obywateli, że przepisy należy traktować z przymrużeniem oka. Nie powinniśmy uchwalać przepisów, które po prostu nie są przez nikogo szanowane.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Stanowisko rządu, jak rozumiem, negatywne.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przechodzimy do głosowania poprawki oznaczonej jako 14. Kto jest za, proszę o podniesienie ręki i oddanie głosu. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników.

Za poprawką nikt nie głosował, przeciw 8, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Przechodzimy do głosowania nad poprawką nr 16, która sprowadza się do podniesienia limitu prędkości w strefie zamieszkania z 20 na 30 km/h. Tak, panie pośle. To jest istota tej zmiany.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Prędkość 20 km/h to można nawet na rowerze przekroczyć. Więc to znowu jest przepis, który jest de facto martwy.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Głosujemy. Kto jest za poprawką…

Stanowisko rządu, jak rozumiem, negatywne.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Kto jest za poprawką oznaczoną w zestawie poprawek pana posła Sośnierza jako 16, proszę oddanie głosu. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników. Wyniki są na tablicy.

Nikt nie głosował za, 8 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Teraz proszę o podpowiedź Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, w kolejności, tak jak jest w zestawieniu pana posła, przy czym jeśli chodzi o poprawkę nr 17 – analogiczna uwaga będzie dotyczyła kolejnych poprawek, czyli poprawki od 17 do 22 – w naszej ocenie może budzić wątpliwości co do przekroczenia dopuszczalnego zakresu poprawek i te zastrzeżenia, które wskazywaliśmy wyżej. Te poprawki dotyczą bowiem limitów prędkości, ale nie w zakresie, w jakim to zostało przedstawione w przedłożeniu rządowym, bo tylko ono dotyczy limitu prędkości na obszarze zabudowanym. Poprawki od 17 do 22 dotyczą innych kwestii. W naszej ocenie ten związek z przedłożeniem jest znikomy, w związku z czym zgłaszamy wątpliwości co do przekroczenia potencjalnego zakresu poprawek.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To zgłaszam wniosek o to, aby nie poddawać tych poprawek pod głosowanie, chyba że ze strony podkomisji są wnioski odmienne. Jeśli nie usłyszę innego wniosku, uznam, że ta uwaga Biura Legislacyjnego jest jak najbardziej adekwatna.

Teraz przechodzimy do poprawki…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Myślę, że co najmniej poprawka nr 22 ma jednak związek z ochroną niechronionych uczestników ruchu. Ma związek z ruchem rowerów, więc myślę, że ta poprawka mieści się w zakresie przedłożenia.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Przepraszam, ale w związku z tym odpadła 17, 18, 19 i 20. Tak?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Do 22.

Legislator Jarosław Lichocki:

Do 22. Pan poseł wskazuje bowiem np. na poprawkę 22, która dotyczy wyprzedzania przez kierującego rowerem innego roweru.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Samochodu, niekoniecznie roweru, lub innego pojazdu.

Legislator Jarosław Lichocki:

Może wyprzedzać inny niż rower pojazd… OK. Natomiast to są manewry dotyczące wyprzedzania rowerów czy kierujących rowerami. W związku z tym… Wiemy, jakie jest przedłożenie.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie mecenasie, to już rozstrzygnęliśmy.

Przechodzimy teraz, jak rozumiem, do zmiany nr 5. W zmianie nr 5 mamy propozycję w zestawie pana posła Sośnierza – skreślić ust. 5.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Myślę, że ta poprawka jest bezprzedmiotowa wobec odrzucenia wcześniejszych poprawek, więc nie ma sensu głosowanie poprawki 23.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

I tym samym 24 i 25.

Legislator Jarosław Lichocki:

Poprawka nr 24 była już głosowana. Natomiast na przyszłość – jak ustaliliśmy wcześniej – proponowalibyśmy głosować tę poprawkę dotyczącą skreślenia pkt 5 łącznie z poprawką dotyczącą skreślenia trójki.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Co mamy w kolejności, panie mecenasie?

Legislator Jarosław Lichocki:

Poprawka nr 25.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo, pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

To też jest poprawka dotycząca tego samego. W związku z tym wydaje mi się, że jest w tej chwili bezprzedmiotowa, skoro odrzuciliśmy analogiczne poprawki dotyczące art. 13, jeśli dobrze pamiętam.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do poprawki nr 26.

Proszę, pan mecenas. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Analogiczna uwaga o związku dotycząca poprawek nr 26, 27 i 28, a także poprawek nr 30 i 31.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie zgodzę się. Tu jest mowa o jeździe rowerem po chodniku. W związku z tym to jest chyba jak najbardziej związane z przedłożeniem – z ruchem pieszych i rowerzystów. Mówię np. o 26.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Biuro Legislacyjne rekomenduje nierozpatrywanie poprawek nr 26, 27, 28, 30, 31 z uwagi na to, że wykraczają poza zakres nowelizacji. Tak?

Proszę, pan mecenas.

Legislator Jarosław Lichocki:

Pan poseł twierdzi, że ten związek istnieje. Jeśli można prosić o wykazanie tego związku z przedłożeniem. Tak? Bo przedłożenie, jak mówiliśmy, dotyczy pieszych, odległości i dopuszczalnej prędkości w zabudowaniach.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przy jakiej poprawce jesteśmy teraz?

Legislator Jarosław Lichocki:

26.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę bardzo, pan poseł Sośnierz ma głos.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Poprawka nr 26 dotyczy bezpieczeństwa rowerzystów, którym zezwala się na jazdę po chodniku. Poprawka nr 28 znosi nakaz zapinania pasów w samochodzie, czyli jedną z okoliczności, która powoduje, że kierowcy, czując się bardziej bezpiecznie, tym bardziej skłaniani są do brawurowej jazdy czasami. Ten przepis jest niecelowy w kontekście jak najbardziej bezpieczeństwa pieszych. Bo to piesi są najmniej chronieni, a jeśli kierowca staje się całkowicie bezpieczny w swoim samochodzie, to pieszy staje się analogicznie mniej bezpieczny, bo kierowca zaczyna jeździć jak w wesołym miasteczku, na szczęście całkiem bezpieczny nie jest, ale oczywiście nie ma powodu… Nakaz zapinania pasów jest przeciwskuteczny w kontekście ochrony pieszych, więc należy go co najmniej znieść jako opcjonalny. Tutaj jest związek moim zdaniem z przedłożeniem.

Co jest dalej? Pan mówił do którego przepisu? Do 30?

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Do 31.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Poprawka nr 29 jest odwzorowaniem tego, co w praktyce wprowadzamy dla pieszych. 29 nie była kwestionowana.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

30, 31.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

30 może być dyskutowana, rzeczywiście związek z przedłożeniem. 31 – nie. W Austrii właśnie dlatego wycofano się z obowiązku jazdy na światłach, że zauważono, że powoduje to zwiększenie liczby wypadków z udziałem pieszych, bo piesi nie świecą. Jeśli kierowcy przyzwyczają się do obserwowania wyłącznie świecących przedmiotów na jezdni, to mniej są skłonni zauważać pieszych. I rzeczywiście, w Polsce również zaobserwowano takie zjawisko, że po wprowadzeniu tego przepisu liczba wypadków z udziałem pieszych wzrosła. Długoterminowo trend spadkowy został zahamowany. W związku z tym uważam, że ma to związek z przedłożeniem.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

W naszej ocenie projekt nie reguluje kompleksowo kwestii bezpieczeństwa pieszych, a jedynie kwestię bezpieczeństwa pieszych w zakresie przejścia dla pieszych. Natomiast kwestie, o których pan poseł wspomniał, w naszej ocenie wykraczają poza zakres dopuszczalnych poprawek…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Dziękuję, panie mecenasie.

Rekomenduję wysokiej podkomisji, aby nie głosować poprawek w tym zestawie pana posła oznaczonych jako 27, 28, 30 i 31.

Teraz jesteśmy przy poprawce nr 26. Jakie jest stanowisko rządu?

Legislator Jarosław Lichocki:

Naszym zdaniem poprawka nr 26 też wykracza poza zakres.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

To dołączam to do tego zestawu.

Legislator Jarosław Lichocki:

Teraz poprawka nr 29.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przechodzimy do poprawki nr 29.

Panie pośle, udzielam panu głosu.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Poprawka nr 29 uzgadnia przepis dotyczący korzystania z urządzenia elektronicznego z brzmieniem przyjętym w takim razie dla pieszych. Wydaje się nielogiczne, że te przepisy są sformułowane inaczej. Ten przepis dotyczący kierowców jest bardziej kazuistyczny i wydaje się, że nieżyciowy. Bo mówi o trzymaniu telefonu w ręku, a nie mówi o korzystaniu z urządzenia elektronicznego w sposób ograniczający możliwości obserwacji lub sprawność prowadzenia pojazdu. Tak to proponuję tutaj zapisać. Wydaje mi się, że to jest przepis, który będzie powodował, że te wymagania będą symetryczne i bardziej logiczne, bo trzymanie telefonu w ręku nie jest jakimś wyznacznikiem, zwłaszcza w przypadku samochodów z automatyczną skrzynią biegów…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Głosujemy.

Stanowisko rządu.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

…które nie wymagają obsługi dwoma rękami. Nie jest to akurat wyznacznikiem. Natomiast obecny przepis nie zakazuje korzystania z telefonu nietrzymanego w ręku w sposób zupełnie odwracający uwagę od jazdy. Więc wydaje się to nielogiczne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Stanowisko rządu, jak rozumiem, negatywne.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Stanowisko rządu na tę chwilę negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za przyjęciem poprawki oznaczonej w zestawie poprawek pana posła Sośnierza jako 29, proszę o podniesienie ręki i naciśnięcie przycisku. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za, 8 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Legislator Jarosław Lichocki:

Teraz, panie przewodniczący, zmiana nr 5 w art. 1.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Przechodzimy do zmiany nr 5 w art. 1. To jest w zestawie poprawka 32, jak rozumiem.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Nie. To jest w tekście zasadniczym.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

OK. Jasne.

Czy pan minister ma coś do krótkiego uzasadnienia?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Ale do której poprawki, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Do zmiany nr 5. Artykuł 26.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Poprawka nr 26? Bo się zagubiliśmy, że tak powiem…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Z przedłożenia rządowego. Czy są jeszcze ze strony rządu jakieś…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie. Podtrzymujemy zapis, który jest proponowany przez nas.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jakieś inne poprawki do zmiany nr 5?

Proszę, pani poseł. Pani sygnalizowała wcześniej nowe brzmienie, jeśli dobrze pamiętam.

Proszę bardzo. Zmiana nr 5 do art. 26. Czy coś państwo macie do tego artykułu? Czy chcecie go poprzeć?

Legislator Jarosław Lichocki:

Nie mamy uwag do zmiany nr 5.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeśli nie ma, to uznaję, że ona została przyjęta.

Teraz przechodzimy do poprawki pana posła Sośnierza oznaczonej jako 32.

Legislator Jarosław Lichocki:

W naszej ocenie teraz należy rozpatrzeć poprawki zgłoszone przez klub Lewica. One dotyczą dodania pkt 6 i, jak się wydaje, poprawki nr 5 w tym zestawie, która łączy się ze zmianą nr 6 dotyczącą art. 135. W zestawieniu poprawek Lewicy to są odpowiednio poprawki nr 4 i 5.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jasne. Proszę, pani poseł. Udzielam pani głosu.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję bardzo. Żeby nie przedłużać, powiem tylko, że to są poprawki, które pozwolą na odbieranie prawa jazdy za przekroczenie dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h – o więcej niż 50 km/h poza terenem zabudowanym. To jest taka zmiana, która przywraca pierwotne intencje zawarte w pierwszych projektach ustawy zaprezentowanych przez Radę Ministrów.

Mam wrażenie, że w uzasadnieniu rządowego projektu pozostały obecne argumenty za wprowadzeniem takich przepisów, to znaczy zwrócenie uwagi na fakt, że to poza terenem zabudowanym dochodzi do największej liczby wypadków ze skutkiem śmiertelnym, że w ogóle poza terenem zabudowanym dochodzi do 30% wypadków. Natomiast te zmiany zostały wycofane. Lewica chciałaby ich przywrócenia, tak żeby zwiększyć bezpieczeństwo także poza terenem zabudowanym. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję.

Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tutaj także zgłaszamy wątpliwości dotyczące zakresu i ewentualnego przekroczenia zakresu dopuszczalnych poprawek. Jakkolwiek, być może, w procesie rządowym było to przedmiotem procedowania, to do projektu nie zostało włączone na etapie wniesienia projektu do laski marszałkowskiej. Tym samym te kwestie nie były objęte pierwszym czytaniem. W związku z czym uwagi dotyczące zakresu i wątpliwości w tym zakresie są jak najbardziej aktualne. Zatem prosilibyśmy panią poseł o wskazanie związku z – przypominam – projektem wniesionym do Sejmu, a nie ustawą nowelizowaną.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proszę, pani poseł.

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Chciałabym wykazać związek między uzasadnieniem rządowego projektu a takimi zapisami i wskazanie na to, o czym powiedziałam przed chwilą. Już mogę szukać konkretnych zapisów w uzasadnieniu, ale być może wystarczy biuru, że po prostu powiem, że wnioskodawca zwraca uwagę na te problemy w uzasadnieniu projektu ustawy, a nie ma zapisów, które by adresowały.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, stanowisko rządu jest negatywne. Mówiłem o tym dlaczego podczas posiedzenia Komisji, też mówiłem o tym podczas innych okazji –bardzo duży protest strony samorządowej wobec tej propozycji. Strona samorządowa, szczególnie ci, którzy nadzorują wydziały komunikacji, uważają, że wprowadzenie do polskiego systemu prawnego tego przepisu będzie musiało się wiązać z zatrudnieniem dodatkowych pracowników, którzy realizowaliby całą procedurę zatrzymania prawa jazdy od tej strony już proceduralnej. Bardzo stanowcze stanowisko Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. To była jedna z tych głównych przyczyn, która spowodowała, że rząd wycofał się z tych przepisów prawa.

Natomiast wprowadziliśmy rozwiązanie zastępcze, czyli określenie minimalnej odległości na drogach szybkiego ruchu. Ale też będziemy pracowali, w zasadzie już rozpoczęliśmy prace nad tym, aby na kolejnych etapach zmian prawnych skupić się też na zmianach związanych z obszarem niezabudowanym. Ale to będzie kolejny etap. Nie chciałbym teraz mówić o tych naszych propozycjach, bo na razie one są poddawane weryfikacji. Natomiast będę liczył na państwa poparcie, jeżeli one pojawią się w Sejmie i w Senacie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Kto jest za poprawkami Lewicy, proszę o podniesienie ręki i głosowanie. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników. Dziękuję.

3 głosy za, 5 głosów przeciw, nikt się nie wstrzymał. Poprawki nie uzyskały większości.

Przechodzimy teraz…

Proszę, pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Bo przedwcześnie powiedziałem o poprawce nr 25, że ona została bezprzedmiotowa. Ona nie jest bezprzedmiotowa, ponieważ ona nie wymaga zmiany w art. 13. Ona jedynie doprecyzowuje, że kierowca zbliżający się do przejścia ma dostosować prędkość, a nie zmniejszyć. Nakaz zmniejszenia jest absurdalny, zwłaszcza że kierowca może po prostu ruszać, jeśli najpierw się zatrzymał, żeby ustąpić pierwszeństwa. Kierowcy, którzy będą ruszać, muszą zwiększyć prędkość, a nie zmniejszyć.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ale to rozstrzygnęliśmy…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
W każdym przypadku zmniejszanie jest po prostu nielogiczne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):
… tak że nie wracamy do tego. Proszę w dalszej…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
Jesteśmy przy zmianie nr 5. To jest przepis dotyczący zmiany nr 5. Poprawka nr 25 w moim zestawie. Ona zostawia brzmienie zaproponowane przez rząd, natomiast doprecyzowuje, że chodzi nie o zmniejszenie, lecz dostosowanie prędkości.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Biuro Legislacyjne.

Mam to odnotowane jako propozycję wychodzącą poza zakres nowelizacji.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
25 – nie.

Legislator Jarosław Lichocki:
Nie. Ta poprawka na pewno nie budzi takich wątpliwości. Ona nie była głosowana, bo pan poseł wskazał, że jest bezprzedmiotowa. Ale jeśli tak nie uważa, to należy ją przegłosować.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Pan wraca do tego, żeby to przegłosować?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
Tak.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Stanowisko rządu, jak rozumiem, jest negatywne. Przechodzimy do głosowania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Stanowisko rządu negatywne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Kto jest za poprawką oznaczoną jako 25 w zestawie pana posła Sośnierza? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za tą poprawką, 8 przeciw, 0 wstrzymujących się.

Teraz, jak rozumiem, przechodzimy do art. 2. Tak, panie mecenasie?

Legislator Jarosław Lichocki:
Tak, panie przewodniczący. Teraz poprawka nr 32. Tu mamy uwagi.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Pan poseł Sośnierz, krótkie uzasadnienie.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
Poprawka nr 32 naprawdę dotyczy bezpieczeństwa na przejściach. Zobowiązuje w ciągu 18 miesięcy od dnia wejścia w życie na podstawie rozporządzenia, które określi warunki techniczne oświetlenia przejść dla pieszych, do modernizacji tych przejść, do tego, żeby naprawdę stały się bezpieczniejsze.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Stanowisko rządu.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:
Negatywne. Ale, jak powiedziałem, będziemy doświetlać przejścia dla pieszych w ciągu dróg krajowych. Mam nadzieję, że gdy wejdzie w życie w tym roku zmiana w Funduszu Dróg Samorządowych, również na początku przyszłego uruchomimy program wsparcia dla dróg samorządowych.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):
Dziękuję. Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

W naszej ocenie ta poprawka jest niekonstytucyjna. Po pierwsze z tego tytułu, że w upoważnieniu do wydania aktu wykonawczego należy określić także wytyczne dotyczące tego aktu. To jest główny zarzut.

Natomiast inne historie związane z tą poprawką, to należałoby przepisem końcowym określającym *vacatio legis* wskazać, w jakim czasie ten przepis ma wchodzić w życie, tym samym obowiązek do wydania aktu wykonawczego. Zdanie drugie jest typowym *lex imperfecta,* które nie ma, mówiąc ogólnie, konsekwencji legislacyjnych w systemie, ponieważ ten obowiązek właściwie będzie bez sankcji. On jest kierowany do zarządców dróg o określonych klasach. Natomiast będzie bezskuteczny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję za to uzasadnienie przedstawicielowi Biura Legislacyjnego. Jeśli mamy tutaj tego rodzaju zasadnicze wątpliwości do treści propozycji poprawki zgłoszonej przez pana posła Sośnierza, to nie poddaję jej pod głosowanie.

Przechodzimy do art. 2. Mamy poprawki…

Czy pani poseł Dziemianowicz-Bąk zgłasza jakieś poprawki do art. 2? Nie.

Mamy dwie poprawki pana posła Sośnierza. Pierwsza – aby ustawa weszła w życie z dniem 1 lipca 2021 r.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

No tak. Chodzi o to, że użytkownicy dróg muszą mieć czas na zapoznanie się…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

A druga wersja – trzy miesiące od dnia ogłoszenia.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Istnieje ogromne niebezpieczeństwo, że przy tak krótkim *vacatio legis* tylko część użytkowników dróg dowie się o zmianie przepisów. W związku z czym to jest sytuacja skrajnie niebezpieczna, kiedy jednemu wydaje się, że ma pierwszeństwo, a drugi nie wie, że ma ustąpić…

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jeszcze oddam głos panu ministrowi. Ta kwestia była poruszana też w wystąpieniach niektórych ekspertów i pan minister o tym wspominał, i w trakcie pierwszego czytania, i dzisiaj już chyba na samym początku. Tak że proszę jeszcze raz trzy zdania uzasadnienia, panie ministrze, dotyczące tego terminu 14-dniowego.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Na tę chwilę stanowisko rządu jest negatywne. Na tę chwilę, podkreślam. I tutaj trzy kropeczki.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję bardzo.

Kto jest za przyjęciem poprawki oznaczonej jako 33 w zestawie pana posła Sośnierza, przesuwającej termin wejścia w życie tej ustawy na 1 lipca 2021 r.? Kto jest za, proszę głosować. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników. Zmierzamy do szczęśliwego, chyba, finału naszych wielogodzinnych prac.

Nikt nie głosował za, 7 przeciw, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Ostatnia poprawka nr 34 pana posła. Tutaj mamy termin trzymiesięczny.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Jest nieco krótsze *vacatio legis*, trzymiesięczne.

Przewodniczący poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Jak rozumiem, stanowisko rządu jest negatywne. Kto jest za poprawką pana posła Sośnierza? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników.

Nikt nie głosował za, przeciw 8, nikt się nie wstrzymał. Poprawka nie uzyskała większości.

Wobec powyższego chciałbym wysokiej podkomisji powołanej do rozpatrzenia zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym rekomendować teraz głosowanie nad całością przedłożenia rządowego zawartego w druku sejmowym nr 802. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem całości, proszę o podniesienie ręki. Proszę się nie pomylić, zwłaszcza ci, którzy głosowali przez parę godzin trochę inaczej i w ostatnim głosowaniu muszą zwrócić uwagę na inny kolor przycisku. Sekretariat krajowej rady jest przeszczęśliwy, jak rozumiem, z panem ministrem na czele. Pewien etap prac legislacyjnych się finalizuje. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał?

Proszę o podanie wyników. Dziękuję.

Z satysfakcją pragnę odnotować, że za projektem oddano 8 głosów. Nikt nie głosował przeciw. Nikt się nie wstrzymał. Całość została przegłosowana jednogłośnie.

Mogę stwierdzić powoli, że kończymy dzisiejsze posiedzenie podkomisji. Pragnę poinformować panie i panów posłów, naszych gości, że pan przewodniczący Olszewski zwołał czy poprosił panią marszałek o wyrażenie zgody na posiedzenie Komisji jutro o godz. 14.15. Tak że proszę być ewentualnie przygotowanym do rozpoczęcia prac o tej godzinie. Mam nadzieję, że w trakcie tych prac w dniu jutrzejszym ten projekt zostanie przepracowany czy przyjęty, zostanie przyjęte sprawozdanie, natomiast nie mam na razie jeszcze informacji ze strony sekretariatu pana marszałka, czy będzie drugie czytanie. Dowiemy się tego w ciągu dnia, chyba że się coś zmieniło.

Niniejszym ogłaszam koniec posiedzenia podkomisji w dniu dzisiejszym. Dziękuję wszystkim paniom i panom posłom. Dziękuję przedstawicielom rządu. Dziękuję naszym ekspertom za udział oraz również za wnikliwe opinie, które wcześniej były przedkładane. Zamykam posiedzenie.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję też wszystkim państwu – członkom podkomisji.